

Cyd-Bwyllgor Corfforedig y Canolbarth;
Mid Wales Corporate Joint Committee

CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL (CTRh) CANOLBARTH CYMRU

Atodiad 1 – Achos dros Newid



CYNNWYS

1	CYFLWYNIAD	1
2	HERIAU GWLEDIGRWYDD	2
3	CYSYLLTEDD ECONOMAIDD	5
4	NODWEDDION POBLOGAETH ALLWEDDOL	6
4.1	TUEDDIADAU POBLOGAETH	6
4.2	PERCHNOGAETH CAR	7
4.3	TEITHIAU I'R GWAITH	9
4.4	PATRYMAU CYMUDO	11
5	RHWYDWAITH TRAFNIDIAETH CANOLBARTH CYMRU	13
5.1	Y RHWYDWAITH PRIFFYRDD	13
5.2	GWASANAETHAU BYSIAU	14
5.3	CYSYLLTEDD CLUDO NWYDDAU	15
5.4	Y RHWYDWAITH RHEILFFYRDD	16
5.5	Y RHWYDWAITH TEITHIO LLESOL	19
6	HERIAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	21
6.1	ARGAELEDD TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	21
6.2	AMSERU GWASANAETHAU	23
6.3	OEDI AR Y RHWYDWAITH	29
6.4	HYGYRCHEDD A FFORDDIADWYEDD TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	30
6.4.1	MYNEDIAD I DRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	30
6.4.2	CYFLEUSTERAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	32
6.5	CYSYLLTEDD DIGIDOL	33

6.6	FFORDDIADWYEDD	34
7	MYNEDIAD AT WASANAETHAU ALLWEDDOL	35
7.1	ANGHYDRADDOLDEB MYNEDIAD	35
7.2	AMSEROEDD TEITHIAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS	37
8	TWRISTIAETH	39
9	HERIAU AMGYLCHEDDOL	41
9.1	TRAFNIDIAETH A'R AMGYLCHEDD	41
9.2	LLEIHAU ALLYRIADAU CARBON	41
9.3	CERBYDAU ALLYRIADAU ISEL	42
9.4	CYDNERTHEDD Y SEILWAITH TRAFNIDIAETH	44
9.5	DIOGELWCH AR Y FFYRDD A CHYNNAL A CHADW PRIFFYRDD	45
10	CASGLIAD	48

TABLAU

Tabl 4-1: Newid poblogaeth yng Nghanolbarth Cymru rhwng 2011 a 2021 (data Cyfrifiad)	6
Tabl 4-2: Newid poblogaeth yn ôl grŵp oedran rhwng 2011 a 2021	7
Tabl 4-3: Cysylltiadau priffyrdd â theithiau cymudo tarddiad a chyrchfan	12
Tabl 5-1: Prif weithredwyr bysiau yng Nghanolbarth Cymru	15

FFIGURAU

Ffigur 1: Cymunedau 'gwledig anghysbell' yng Nghymru (Arsyllfa Wledig Cymru, 2009)	3
Ffigur 2: Canran y cartrefi sydd â 3 neu ragor o geir neu faniau (Cyfrifiad 2021)	8
Ffigur 3: Canran y cartrefi nad oes ganddynt geir neu faniau (Cyfrifiad 2021)	9
Ffigur 4: Data Cyfrifiad 2021: rhaniad moddol (teithio i'r gwaith)	10
Ffigur 5: Canran y gweithlu sy'n gweithio o bell fel arfer (2022-2023)	11

Ffigur 6: Rhwydwaith Priffyrdd Strategol Canolbarth Cymru	14
Ffigur 7: Rhwydwaith Rheilffyrdd Canolbarth Cymru	18
Ffigur 8: Canran y bobl sy'n cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos, yn ôl statws gwledig a threfol	20
Ffigur 9: Llif trafndiaeth gyhoeddus (pobl) 08:00am – 09:00am (2019)	22
Ffigur 10: Llif trafndiaeth gyhoeddus (pobl) 17:00pm – 18:00pm (2019)	22
Ffigur 11: Amser ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus – dydd Mawrth (bws, coets, rheilffordd)	24
Ffigur 12: Amser ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus – dydd Sadwrn (bws, coets, trêen)	26
Ffigur 13: Amser ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus – dydd Sul (bws, coets, trêen)	28
Ffigur 14: Oedi cyfartalog ar y rhwydwaith ffyrdd lleol (eiliadau fesul cilomedr)	30
Ffigur 15: Canran y bobl sydd o fewn pellter cerdded i ddulliau teithio cynaliadwy (teithio llesol, bws, trêen) – 2019 a 2023	31
Ffigur 16: Teithiau i'r orsaf drenau yn ôl dull teithio	32
Ffigur 17: Canran y gorsafoedd trenau yn ôl mynediad di-risiau*	33
Ffigur 18: MALIC 2019: Mynediad at wasanaethau	36
Ffigur 19: Mynediad i drefi/canolfannau allweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus (TrC)	38
Ffigur 20: Cyfanswm allyriadau nwyon tŷ gwydr y sector trafndiaeth ddomestig (2012-2021)	41
Ffigur 21: Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr yn ôl Modd Teithio Domestig Dros y Pum Mlynedd Diwethaf	42
Ffigur 22: Nifer y cerbydau allyriadau isel iawn (ULEVs) o 2013 i 2022	43
Ffigur 23: Nifer y dyfeisiau gwefru sydd ar gael yn gyhoeddus yng Ngheredigion a Phowys (Ionawr 2024)	43
Ffigur 24: Canran y rhwydwaith ffyrdd lleol sydd mewn perygl uchel neu ganolig o lifogydd (2023)	44
Ffigur 25: Canran y ffyrdd A awdurdod lleol sydd mewn cyflwr gwael	47

1 CYFLWYNIAD

Datblygu'r Achos dros Newid yw'r cam cyntaf wrth gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) Canolbarth Cymru. Pwrpas yr Achos dros Newid yw egluro *'pam mae angen gwneud rhywbeth, a'r hyn y dylai ei gyflawni'*.¹ Mae'n nodi sail resymegol glir ar gyfer CTRh Canolbarth Cymru, yn ogystal â'i nodau a'i amcanion.

Mae'r ddogfen hon yn canolbwyntio ar ddangos 'pam mae angen gwneud rhywbeth'. Ystyrir ei bod yn bwysig deall y sail dystiolaeth a'r materion sy'n effeithio ar y rhanbarth, cyn datblygu gweledigaeth ac amcanion y CTRh. Bydd amcanion y CTRh, a fydd yn nodi 'yr hyn y dylai ei gyflawni', yn cael eu datblygu yn ystod cam nesaf y gwaith.

Mae'r Achos dros Newid hwn wedi defnyddio Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a chynlluniau a strategaethau allweddol ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol, yn ogystal â gwybodaeth bresennol, i ddangos y sefyllfa bresennol o ran trafndiaeth a'r materion allweddol ar gyfer trafndiaeth a theithio yn rhanbarth Canolbarth Cymru. Bydd angen i'r CTRh dargedu'r materion a nodwyd er mwyn rhoi sylw i flaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd.

Mae amrywiaeth o ffynonellau data cenedlaethol a lleol wedi llywio'r Achos dros Newid. Mae'r rhain yn cynnwys Cyfrifiad 2021, Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (MALIC 2019) a setiau data a ddarperir gan Trafnidiaeth Cymru (TrC). Mae Canllawiau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru² yn pwysleisio'r angen i gysylltu â Mesurau Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a chyfeirir at ddata o'r mesurau hyn trwy gydol yr Achos dros Newid lle bo'n berthnasol. Mae hyn yn cynnwys data o'r Mesurau Allweddol, sef *'y rhai a ystyrir bwysicaf o ran cefnogi amcanion cyffredinol Llywodraeth Cymru o ran newid modd a lleihau allyriadau carbon'*.³

Mae'r Achos dros Newid wedi cael ei lywio gan ymgysylltu â rhanddeiliaid, sydd wedi cynnwys dau weithdy rhanddeiliaid y CTRh, yn ogystal ag ymarferion ymgysylltu blaenorol a gynhaliwyd yng Nghanolbarth Cymru, megis Asesiadau Llesiant Ceredigion a Phowys.

¹ [Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru \(WelTAG\) \(llyw.cymru\)](#), td. 26

² [guidance-corporate-joint-committees-regional-transport-plans-version-2.docx \(live.com\)](#)

³ [Monitro Strategaeth Drafnidiaeth Cymru | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)

2 HERIAU GWLEDIGRWYDD

Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru yn cwmpasu ardal Cyd-bwyllgor Corfforedig y Canolbarth, sef ardaloedd awdurdodau lleol Ceredigion a Phowys. Siroedd gwledig yw'r rhain yn bennaf ac yn cyfrif am 34% o dirfas Cymru ac yn gartref i dim ond 205,000 o bobl.⁴ Mae gan y ddwy sir ddwysedd poblogaeth isel, aneddiadau gwasgaredig ac yn ddibynnol iawn ar gyflogaeth, gwasanaethau a chyfleusterau yn y trefi mwy yn y rhanbarth. Canolbarth Cymru yw'r lleiaf poblog o'r pedwar rhanbarth yng Nghymru, gyda thua 30 o bobl i bob cilomedr sgwâr. Canolbarth Cymru oedd yr unig ranbarth i brofi gostyngiad yn nwysedd y boblogaeth rhwng 2008 a 2018, sef 1.2%.⁵ Mae natur wledig Ceredigion a Phowys yn cael ei nodi yn eu Cynlluniau Datblygu Lleol, gan gydnabod bod natur wledig yr ardal yn effeithio'n sylweddol ar lesiant economaidd, amgylcheddol, diwylliannol a chymdeithasol.

Yng Nghanolbarth Cymru, mae trefi a chanolfannau allweddol wedi eu gwasgaru, gyda phellter mawr yn gwahanu'r ardaloedd trefol mwyaf ym Mhowys a Cheredigion. Mae chwe phrif dref yn y sir, sef Aberaeron, Aberystwyth, Aberteifi, Llanbedr Pont Steffan, Llandysul a Thregaron.⁶ Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at y ffaith bod cynlluniau ym Mhowys i gynyddu'r ffocws ar ddarparu gwasanaethau drwy hybiau ac ardaloedd lleol, gyda'r prif drefi wedi'u nodi fel Aberhonddu, Llandrindod, y Drenewydd a'r Trallwng. Mae ffactorau o'r fath yn tynnu sylw at bwysigrwydd cysylltu'r CTRh â chynigion yn y dyfodol ar gyfer cynllunio defnydd tir a darparu gwasanaethau.

Mae prif drefi'r rhanbarth yn ganolfannau gwasanaeth pwysig i'r cymunedau cyfagos. Gellir dod o hyd i wasanaethau a chyfleusterau hanfodol megis ardaloedd cyflogaeth, ysbytai, meddygon teulu, siopau bwyd ac ysgolion cynradd ac uwchradd o fewn yr ardaloedd trefol mwy ar draws y rhanbarth. Mae gallu cymunedau i gael mynediad at y gwasanaethau hyn yn bwysig o ran diogelu a gwella llesiant meddyliol a chorfforol y rhai sy'n byw yng Nghanolbarth Cymru.

Ffactor pellach o ran cael mynediad at wasanaethau yw bod rhaid i drigolion yng Nghanolbarth Cymru deithio allan o'r ardal yn aml er mwyn cael mynediad at gyfleusterau allweddol, megis ysbytai ac addysg. Er enghraifft, mae'n rhaid i bobl ym Mhowys deithio i rannau eraill o Gymru a dros y ffin i Loegr ar gyfer apwyntiadau ysbyty. Yn yr un modd, yn aml mae'n rhaid i drigolion Ceredigion deithio i apwyntiadau ysbyty yng Nghaerfyrddin neu Abertawe.

Gellir hefyd disgrifio rhai o'r cymunedau yn rhanbarth Canolbarth Cymru fel rhai 'gwledig anghysbell'. Diffiniwyd hyn mewn astudiaeth flaenorol fel:

- Cymunedau sydd wedi eu lleoli o leiaf 30 munud amser gyrru o ganolfan sydd â phoblogaeth o fwy na 10,000;
- Cymunedau sy'n cynnwys rhwng 180-500 o gartrefi; a

⁴ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020

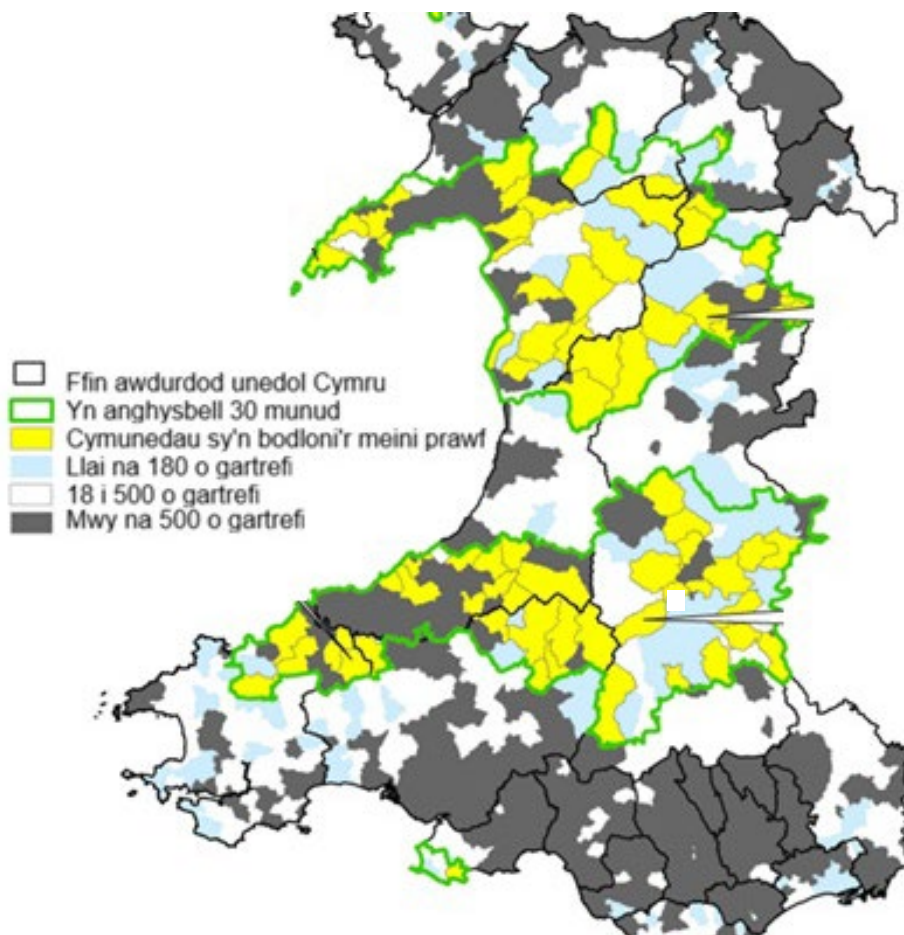
⁵ Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru – StatsCymru (2019)

⁶ [Microsoft Word – 001 CDLI Rhifyn 1 Terfynol Cymraeg \(ceredigion.gov.uk\)](#)

- Chymunedau gyda llai na phump o'r deuddeg gwasanaeth 'allweddol'.⁷

Mae Ffigur 1 yn dangos y cymunedau yng Nghymru a oedd yn bodloni'r meini prawf 'gwledig anghysbell' ar adeg yr astudiaeth, gyda llawer o'r cymunedau wedi eu lleoli yn rhanbarth Canolbarth Cymru. Mae'n debygol y bydd gan y cymunedau hyn heriau penodol yn ymwneud â, e.e. eu poblogaethau a phatrymau mudo, anghenion llesiant, darpariaeth gwasanaethau lleol a chyflogaeth.

Ffigur 1: Cymunedau 'gwledig anghysbell' yng Nghymru (Arsyllfa Wledig Cymru, 2009)⁸



Mae'r Achos hwn dros Newid yn adlewyrchu natur wledig Canolbarth Cymru a'r heriau trafndiaeth arbennig sy'n bodoli mewn ardal wledig. Amlygir yr heriau gwledig hyn yn 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' (Mai 2020) sy'n nodi, *'Mae maint, natur anghysbell, a phatrwm gwasgaredig aneddiadau yng Nghanolbarth Cymru yn cyflwyno heriau o ran cludo nwyddau a phobl'*.⁹ Mae gwledigrwydd yn gefndir i lawer o'r materion a'r heriau ar draws y rhanbarth, o ran teithio a

⁷ Ardaloedd Gwledig Anghysbell, Arsyllfa Wledig Cymru (Hydref 2009)

⁸ [Cover.doc \(walesruralobservatory.org.uk\)](#), td.3

⁹ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru—Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, td.35

thrafnidiaeth, ond hefyd o ran materion cymdeithasol ac economaidd ehangach, megis hygyrchedd, amddifadedd a chynhwysiant cymdeithasol. Cafodd natur wledig Canolbarth Cymru ei phwysleisio trwy'r ymgysylltu â rhanddeiliaid ar gyfer y CTRh. Roedd rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at yr angen i gydnabod natur wledig y rhanbarth wrth drafod problemau a rhwystrau trafndiaeth ac wrth ddatblygu amcanion y CTRh.

3 CYSYLLTEDD ECONOMAIDD

Mae 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' yn nodi, *'Mae cysylltedd trafnidiaeth y tu mewn a'r tu allan i Ganolbarth Cymru yn allweddol i lifoedd economaidd a thwf yn y dyfodol.'* Mae hyn yn bwysig er mwyn sicrhau twf economaidd cynaliadwy, cael mynediad at gyflogaeth, cymorth ar gyfer twristiaeth a chysylltedd cludo nwyddau.

Canolbarth Cymru sydd â'r ffin hiraf â Lloegr o unrhyw ran o Gymru ac mae cysylltedd trawsffiniol yn bwysig, yn enwedig gyda Swydd Amwythig a Swydd Henffordd o ran cael mynediad at wasanaethau. Mae gan y rhanbarth gysylltiadau economaidd a chymdeithasol cryf i'r Gogledd, De, Dwyrain ac i Loegr trwy nifer o goridorau strategol allweddol y mae pobl a chadwyni cyflenwi yn dibynnu arnynt yn helaeth, gan gynnwys cymudo a chysylltiadau cludo nwyddau arwyddocaol ar draws i Loegr a'r Gororau. Mae 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' yn nodi, *'Mae effaith rhanbarthau eraill ar economi Canolbarth Cymru yn allweddol ac mae angen i gynlluniau adlewyrchu'r rhyngddibyniaeth hon'.*

Mae 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' yn cydnabod pwysigrwydd trafnidiaeth i lwyddiant economaidd y rhanbarth yn y dyfodol ac yn tynnu sylw at yr angen i fynd i'r afael â chysylltiadau trafnidiaeth a chysylltedd gwael er mwyn sicrhau bod potensial economaidd Canolbarth Cymru yn cael ei wireddu. Mae'n cydnabod yr heriau trafnidiaeth presennol ac nad yw'r sefyllfa drafnidiaeth bresennol yng Nghanolbarth Cymru yn adlewyrchu'r uchelgeisiau a'r dyheadau economaidd cyfunol ar gyfer y rhanbarth. Bydd y materion hyn yn cael eu hystyried yn yr Achos dros Newid hwn.

4 NODWEDDION POBLOGAETH ALLWEDDOL

4.1 TUEDDIADAU POBLOGAETH

Mae data Cyfrifiad yn rhoi cipolwg ar newidiadau poblogaeth yn y rhanbarth dros amser ac yn dangos amrywiadau mewn tueddiadau poblogaeth rhwng awdurdodau lleol Canolbarth Cymru. Mae Tabl 4-1 yn dangos bod maint poblogaeth Powys wedi cynyddu ychydig (0.2%) rhwng 2011 a 2021, ond mae'r ffigur yn is na'r cynnydd cyffredinol ar gyfer Cymru (1.4%). Mewn cymhariaeth, bu gostyngiad ym maint poblogaeth Ceredigion o 5.8% dros yr un cyfnod, sef y gostyngiad mwyaf o'r holl awdurdodau lleol yng Nghymru.

Tabl 4-1: Newid poblogaeth yng Nghanolbarth Cymru rhwng 2011 a 2021 (data Cyfrifiad)

	Ceredigion	Powys
Cyfanswm poblogaeth 2011	75,900	133,000
Cyfanswm poblogaeth 2021	71,500	133,200
Newid canrannol	-5.8%	+0.2%

Mae gan Ganolbarth Cymru gyfran arbennig o uchel o breswylwyr 65 oed a hŷn, a Phowys sydd â'r gyfran uchaf o holl awdurdodau lleol Cymru (27.9%).¹⁰ Mae Tabl 4-2 yn dangos bod cynnydd mwy wedi bod ym Mhowys yn nifer y bobl 65 oed a hŷn hefyd rhwng 2011 a 2021 na chyfartaledd Cymru. Mae Powys yn un o 8 ardal awdurdod lleol yng Nghymru, lle mae cyfanswm y bobl 65 oed a hŷn wedi cynyddu 20% neu fwy rhwng 2011 a 2021.

Mae Tabl 4-2 hefyd yn dangos bod gan y ddau awdurdod lleol yng Nghanolbarth Cymru wedi gweld mwy o ostyngiad yng nghyfanswm y bobl rhwng 15 a 64 oed ac o dan 15 oed na Chymru gyfan, sy'n debygol o adlewyrchu pobl oedran gweithio a'u teuluoedd yn allfudo. Ceredigion a Phowys yw'r ddau ardal awdurdod lleol yng Nghymru sydd wedi gweld y gostyngiad canrannol mwyaf mewn plant o dan 15 oed.

¹⁰ [Oedran – Mapiau Cyfrifiad, SYG](#)

Tabl 4-2: Newid poblogaeth yn ôl grŵp oedran rhwng 2011 a 2021

	Ceredigion	Powys	Cymru
Pobl 65 oed a hŷn	+17.2%	+22.3%	+17.7%
Pobl rhwng 15 a 64 oed	-12.2%	-5.8%	-2.5%
Plant o dan 15 oed	-10.1%	-9.3%	-1.0%

Fel y nodwyd yn 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru', mae'r rhanbarth wedi'i nodweddu gan boblogaeth sy'n heneiddio a nifer net o bobl ifanc yn allfudo. O ganlyniad, mae nifer y rhai oedran gweithio wedi lleihau a rhagwelir dirywiad yn economi Canolbarth Cymru o 3.45% rhwng 2018-2040. Mae'r duedd hon o ddiboblogi gwledig, ynghyd â phoblogaeth sy'n heneiddio, ag iddi ganlyniadau economaidd, cymdeithasol a diwylliannol. Er enghraifft:

- Mae poblogaeth oedran gweithio is yn effeithio ar y cyflenwad llafur sy'n effeithio ar gyflogwyr lleol a hyfywedd economaidd ardal;
- Mae diffyg llafur yn effeithio ar wasanaethau cyhoeddus y mae'r boblogaeth sy'n heneiddio yn dibynnu'n fawr arnynt;
- Gall dirywiad gwasanaethau lleol, gan gynnwys cyfleusterau hamdden a masnachol, gael effaith ar benderfyniad person iau i adael yr ardal; a
- Gall colli pobl a busnesau arwain at ardaloedd yn ei chael hi'n anodd cadw trigolion presennol neu ddenu newydd-ddyfodiaid.¹¹

Bydd y boblogaeth sy'n heneiddio yng Nghanolbarth Cymru, fel ar draws Cymru gyfan, yn creu heriau o ran darpariaeth trafndiaeth yn y dyfodol. Yn ogystal, bydd gan drafndiaeth rôl i'w chwarae wrth dargedu materion sy'n gysylltiedig â diboblogi gwledig a chadw pobl oedran gweithio a'u teuluoedd. Er enghraifft, mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at bwysigrwydd mynediad, nid yn unig at gyflogaeth, ond at gyfleusterau diwylliannol a hamdden i bobl iau.

4.2 PERCHNOGAETH CAR

Mae natur wledig y rhanbarth wedi arwain at ddibyniaeth uchel ar y car preifat ar gyfer cludiant. Mae lefelau perchnogaeth car yn uchel, sy'n adlewyrchu natur wledig ardal Canolbarth Cymru, gyda perchnogaeth car yn cael ei gweld yn fwy o reidrwydd nag mewn ardaloedd eraill o Gymru. Tynnwyd sylw at y pwynt hwn yn Asesiad Llesiant Powys a nododd *'Mae gan aelwydydd dau gar yn aml oherwydd y natur wledig a chludiant cyhoeddus cyfyngedig'*.¹² Mae hyn yn awgrymu bod mwy o angen i berchen ar gerbyd preifat yn y rhanbarth nag mewn ardaloedd eraill yng Nghymru, ond mae

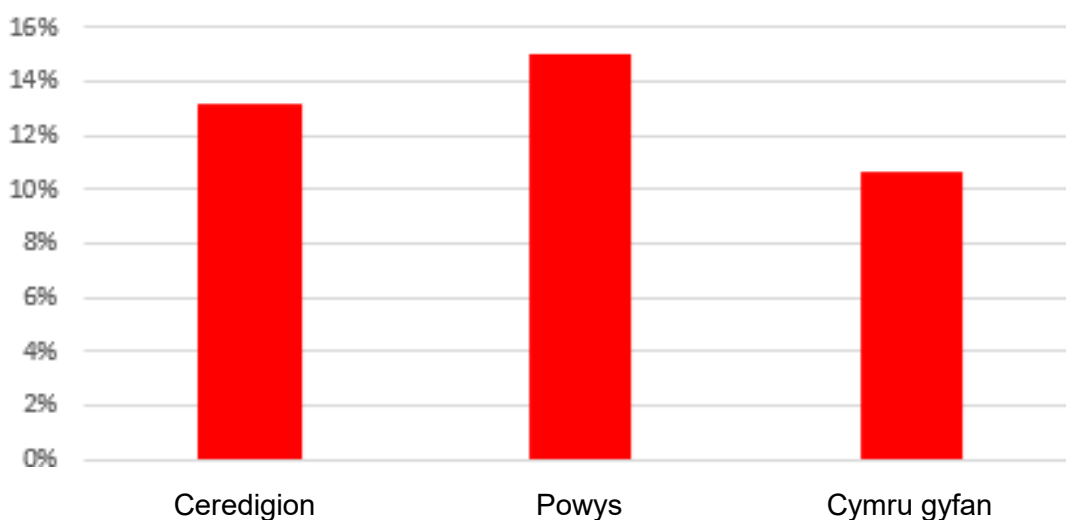
¹¹ Mynd i'r Afael â Diboblogi Gwledig, Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru (Rhagfyr 2023)

¹² Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, td. 13

hefyd yn adlewyrchu'r diffyg gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n addas ar gyfer anghenion dyddiol poblogaeth Canolbarth Cymru, megis i leoedd gwaith, addysg neu wasanaethau iechyd.

Mae data Cyfrifiad 2021 yn dangos y duedd hon ar draws Cymru, lle mae data ar argaeledd ceir neu faniau o fewn cartrefi yn awgrymu bod *'canran y cartrefi sydd â cheir neu faniau yn uwch yn yr awdurdodau lleol gwledig na'r rhai trefol.'*¹³ Mae Ffigur 2 yn dangos, yn awdurdodau lleol Canolbarth Cymru, fod canran y cartrefi â 3 neu ragor o geir neu faniau yn uwch nag ar draws Cymru gyfan. Powys yw'r awdurdod lleol â'r ganran uchaf o gartrefi â 3 neu ragor o geir yng Nghymru (15%). Y ganran gyfatebol ar gyfer Ceredigion yw 13.2% ac mae hyn yn gostwng i 10.7% ar draws Cymru gyfan.

Ffigur 2: Canran y cartrefi sydd â 3 neu ragor o geir neu faniau (Cyfrifiad 2021)

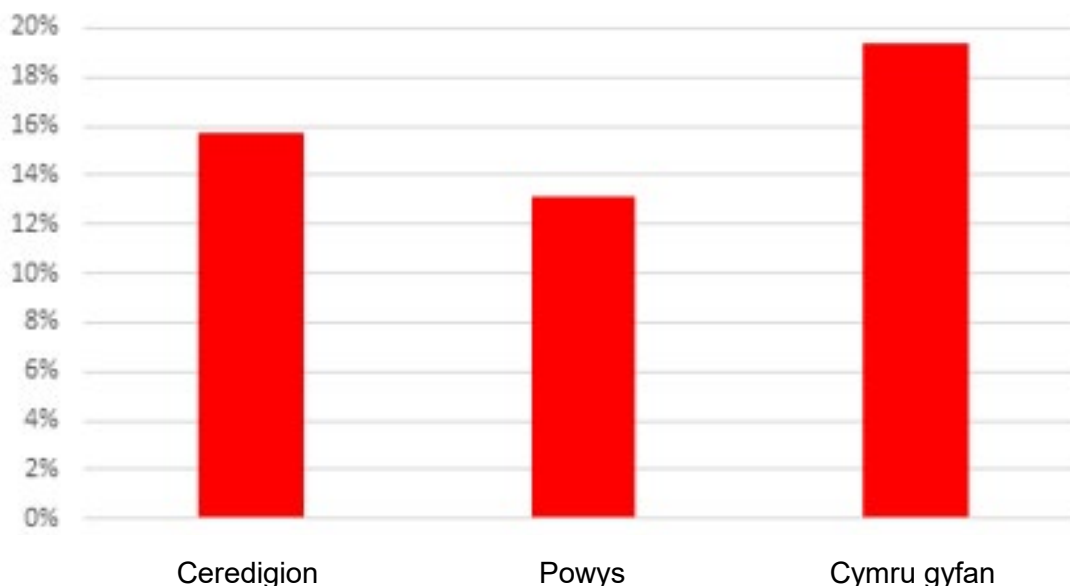


Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae'n bwysig deall caran y cartrefi yng Nghanolbarth Cymru nad oes ganddynt fynediad at gar na fan, gan mai'r diffyg mynediad at drafnidiaeth breifat sy'n debygol o gael yr effaith fwyaf ar fywyd bob dydd trigolion Canolbarth Cymru. Mae Ffigur 3 yn dangos bod canran y cartrefi heb geir na faniau yn is ym Mhowys (13.1%) a Cheredigion (15.7%) nag yng Nghymru gyfan (19.4%). Fodd bynnag, mae'r ffigurau hyn yn dal i gynrychioli cyfran sylweddol o gartrefi yn y ddau awdurdod lleol yng Nghanolbarth Cymru nad oes ganddynt fynediad at drafnidiaeth breifat. Gan fod opsiynau teithio amgen i'r rhai heb drafnidiaeth breifat yn fwy cyfyngedig yn rhanbarth Canolbarth Cymru oherwydd llai o ddewisiadau trafndiaeth gyhoeddus, mae'n debygol y bydd yr effaith o ran opsiynau trafndiaeth yn waeth. Gall diffyg opsiynau teithio cynaliadwy amgen arwain at broblemau o ran cael mynediad at wasanaethau allweddol, megis

¹³ [Tai yng Nghymru \(Cyfrifiad 2021\) | LLYW.CYMRU](#)

cyflogaeth a chyfleoedd addysg, i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar. Gall hyn arwain at brofiadau 'todi trafndiaeth'.

Ffigur 3: Canran y cartrefi nad oes ganddynt geir neu faniau (Cyfrifiad 2021)

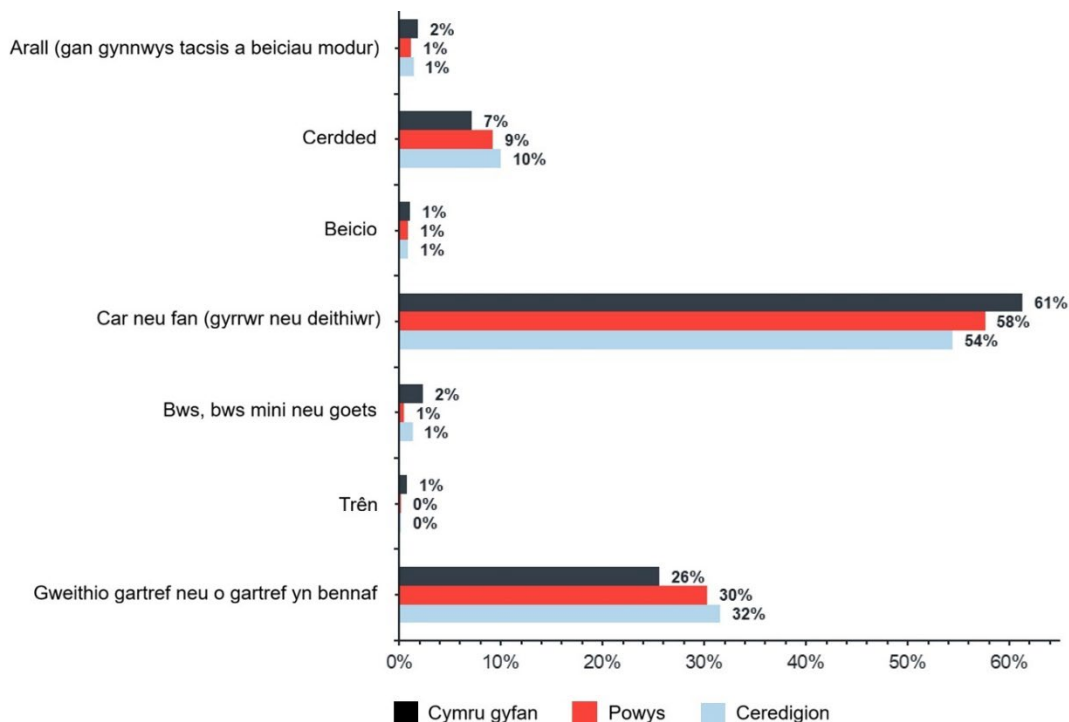


4.3 TEITHIAU I'R GWAITH

Mae data Cyfrifiad 2021 yn rhoi syniad o lefelau defnydd ceir ar gyfer teithiau cymudo. Dylid nodi bod y Cyfrifiad wedi cael ei gynnal yn ystod pandemig y coronafeirws, sy'n debygol o fod wedi cael effaith sylweddol ar ddata teithio i'r gwaith ac yn enwedig y ganran a gofnodwyd fel rhai sy'n gweithio o gartref. Mae Ffigur 4 yn dangos:

- Roedd dros 30% o bobl yn gweithio o gartref ym Mhowys a Cheredigion, a oedd yn uwch na'r ffigur ar draws Cymru gyfan (25.6%).
- Teithio yn y car oedd y prif ddull teithio i'r gwaith, gyda 57.6% ym Mhowys a 54.4% yng Ngheredigion, yn teithio i'r gwaith naill ai fel gyrrwr car neu deithiwr.
- Roedd canran y bobl a oedd yn teithio i'r gwaith mewn car yn is yng Nghanolbarth Cymru nag yng Nghymru gyfan, sy'n debygol o adlewyrchu'n rhannol y lefelau uwch o weithio gartref.
- Mae'r data'n dangos lefelau isel o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau i'r gwaith ar draws y rhanbarth.
- Roedd y ganran a oedd yn cerdded i'r gwaith yng Nghanolbarth Cymru yn uwch na Chymru gyfan, sy'n debygol o fod yn gysylltiedig â'r pellter y mae pobl yn ei deithio i gyrraedd eu gweithle.
- Dangosodd data Cyfrifiad 2021 fod 28.3% o bobl gyflogedig yng Ngheredigion a 24.6% ym Mhowys yn teithio llai na 10km i'r gwaith.

Ffigur 4: Data Cyfrifiad 2021: rhaniad moddol (teithio i'r gwaith)¹⁴



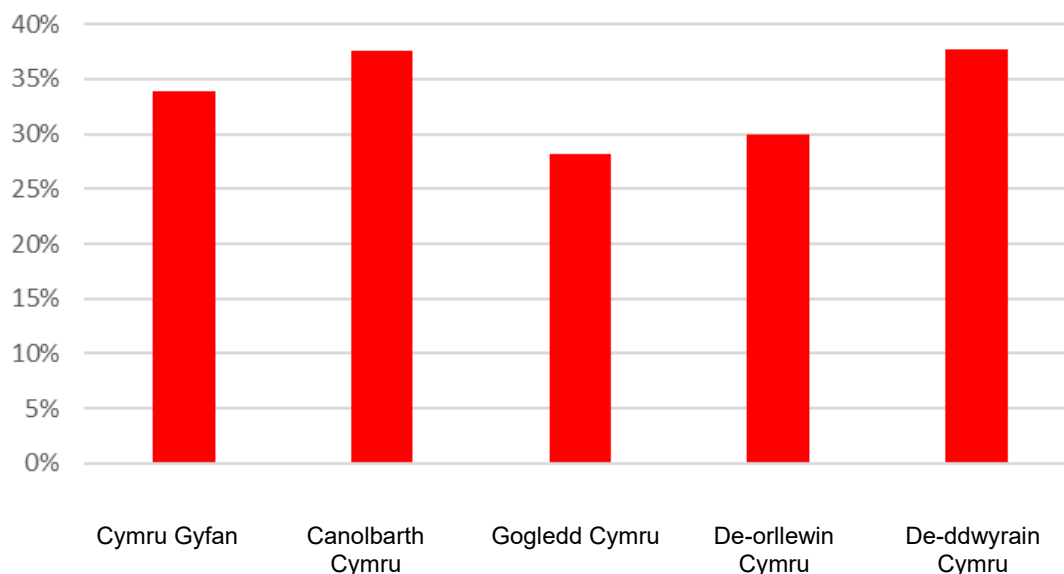
Dylid nodi bod data'r Cyfrifiad hwn yn canolbwyntio ar deithiau cymudo, fodd bynnag, wrth ystyried patrymau teithio rhanbarthol a dewisiadau trafndiaeth, mae hefyd yn bwysig cydnabod pwysigrwydd teithiau hamdden a thwristiaeth o ran anghenion pobl ac economi gynaliadwy.

Mae data mwy diweddar ar gael ar gyfer 'canran y gweithlu sydd fel arfer yn gweithio o bell' o Arolwg Cenedlaethol Cymru yn y blynyddoedd yn dilyn pandemig y coronafeirws.¹⁵ Mae Ffigur 5 yn dangos bod 37.5% o'r gweithlu fel arfer yn gweithio o bell, sy'n uwch na ffigur Cymru gyfan o 33.9%. Mae'n dangos, ac eithrio De-ddwyrain Cymru, mai rhanbarth Canolbarth Cymru oedd â'r ganran fwyaf o drigolion yn gweithio o bell yn rheolaidd. Dyma un o fesurau monitro allweddol Llwybr Newydd ac mae'n gysylltiedig â tharged Llywodraeth Cymru o gael 30% o'r gweithlu yn gweithio o bell yn rheolaidd. Gall y canlyniadau hyn adlewyrchu'r hyblygrwydd cynyddol mewn patrymau gwaith o ganlyniad i COVID-19, a gallent hefyd, yn achos Canolbarth Cymru, adlewyrchu'r pellteroedd y mae'n rhaid i'r rhai sy'n byw yng Nghanolbarth Cymru eu teithio i gyrraedd eu gweithle arferol.

¹⁴ Cyfrifiad 2021

¹⁵ [Mesur allweddol M5 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](https://trfw.wales/)

Ffigur 5: Canran y gweithlu sy'n gweithio o bell fel arfer (2022-2023)¹⁶



4.4 PATRYMAU CYMUDO

Mae data cymudo o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth yn dangos bod 12,400 o deithiau allan o Ganolbarth Cymru a 16,800 o deithiau i'r ardal yn 2023.¹⁷ O'r rheiny oedd yn teithio allan o'r ardal, roedd tua 3,200 i Sir Gaerfyrddin a 3,600 i Orllewin Canolbarth Lloegr. O'r rheiny oedd yn teithio i'r ardal, roedd tua 4,000 yn dod o Dde-ddwyrain Cymru, 2,400 o Sir Gaerfyrddin a 5,100 o Orllewin Canolbarth Lloegr.¹⁸ Ceir cysylltiadau cymudo amlwg, yn ogystal â chysylltiadau cludo nwyddau, ar draws y ffin i Loegr.

Mae canran y teithiau cymudo sy'n cael eu gwneud i ac o awdurdodau lleol cyfagos yng Nghymru ac i Loegr yn dangos pwysigrwydd y rhwydwaith priffyrdd a symudiadau trawsffiniol ar gyfer gweithgareddau economaidd hanfodol megis cyflogaeth. Mae Tabl 4-3 yn dangos y llwybr priffyrdd tebygol a ddefnyddir i wneud y teithiau cymudo hyn, gyda'r llwybrau hyn yn ganolog i deithiau hanfodol i ac o Ganolbarth Cymru.

¹⁶ Cyfrifiad 2021

¹⁷ [Patrymau cymudo yn ôl awdurdod lleol yng Nghymru a mesur \(gov.wales\)](https://gov.wales/patrymau-cymudo-yn-ol-awdurdod-leol-yng-nghymru-a-mesur)

¹⁸ [Patrymau cymudo manwl yn ôl awdurdod lleol yng Nghymru \(gov.wales\)](https://gov.wales/patrymau-cymudo-manwl-yn-ol-awdurdod-leol-yng-nghymru)

Tabl 4-3: Cysylltiadau priffyrdd â theithiau cymudo tarddiad a chyrchfan

Lleoliadau tarddiad a chyrchfan	Cysylltiadau
Sir Gaerfyrddin	A40 / A483
Gorllewin Canolbarth Lloegr	A44 / A438 / A458
De-ddwyrain Cymru (dim awdurdodau lleol penodol)	A470 / A40

5 RHWYDWAITH TRAFNIDIAETH CANOLBARTH CYMRU

Mae'r seilwaith trafnidiaeth presennol yng Nghanolbarth Cymru yn adlewyrchu daearyddiaeth wledig y rhanbarth ynghyd â'r dwyseddau poblogaeth isel a'r patrymau aneddiadau gwasgaredig.

5.1 Y RHWYDWAITH PRIFYRDD

Mae'r rhwydwaith o goridorau ffyrdd strategol yng Nghanolbarth Cymru yn fawr oherwydd yr ardal helaeth a gwmpesir, ond mae hefyd wedi'i gyfyngu gan ddaearyddiaeth y rhanbarth. Mae gan Ganolbarth Cymru rhwydwaith prifffyrdd sylweddol sy'n cyfrannu'n helaeth at ei berfformiad economaidd, ond sydd hefyd yn chwarae rôl arwyddocaol yn y ffordd y mae pobl yn teithio yng Nghymru fel cenedl. Mae gan y rhanbarth 945 km (587 milltir) o gefnffyrdd a ffyrdd A sy'n cysylltu'r rhanbarth â Gogledd a De Cymru ac i'r dwyrain â Gorllewin Canolbarth Lloegr.¹⁹ Ffyrdd unffrwd yw'r rhan fwyaf o'r ffyrdd, gan achosi cyflymder cyfartalog gwael ac amseroedd teithio hir.²⁰

Mae Ffigur 6 yn dangos y llwybrau allweddol ar y rhwydwaith prifffyrdd strategol yng Nghanolbarth Cymru. Mae'r rhain yn llwybrau allweddol sy'n hanfodol i symud llafur a nwyddau, er enghraifft llwybrau trawsffiniol yr A483 a'r A458 a'r A44 o'r dwyrain i'r gorllewin ar draws y rhanbarth rhwng Aberystwyth a Swydd Henffordd. Nododd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd blaenorol mai cyswllt yr A483 o Swydd Amwythig yw'r prif lwybr ar gyfer teithiau i mewn ac allan o'r rhanbarth gyda'r llif Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynyddol uchaf. Llwybrau eraill i'w nodi yn y rhanbarth yw Ffordd Osgoi'r Drenewydd yr A483/A489, llwybr arfordir yr A487 o Fachynlleth i Aberteifi, a'r A470 o'r gogledd i'r de trwy'r rhanbarth.

Mae'r system brifffyrdd yn chwarae rôl allweddol wrth gludo pobl a nwyddau ar draws y rhanbarth. Pwysleisiwyd rôl hanfodol y rhwydwaith prifffyrdd yng Nghanolbarth Cymru yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid oherwydd, er enghraifft, ei bwysigrwydd o ran hygyrchedd rhwng cymunedau a darparu cysylltiadau â'r trefi mwy; cysylltedd rhanbarthol rhwng Gogledd a De Cymru; cludo nwyddau; a'i bwysigrwydd ar gyfer gwasanaethau bysiau. Mae Powys a Cheredigion yn hanfodol i gysylltedd y prif aneddiadau yng Ngogledd Cymru â'r rhai yn y De. Tynnwyd sylw at bwysigrwydd rôl Canolbarth Cymru o ran 'cysylltu'r genedl' yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid oherwydd yr angen i bob taith fynd drwy Ganolbarth Cymru wrth deithio rhwng Gogledd a De Cymru.

¹⁹ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, td. 16

²⁰ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, td. 35

Tabl 5-1: Prif weithredwyr bysiau yng Nghanolbarth Cymru

Gweithredwr bysiau	Cyrhaeddiad
Celtic Travel	Yn darparu cysylltiadau â'r prif drefi a rhai aneddiadau mwy gwledig, ond trwy wasanaethau cyfyngedig nad ydynt yn addas ar gyfer patrymau gwaith arferol. Nid yw'n gweithredu ar y Sul.
Owens Travel	Yn gweithredu ar ddiwrnodau cyfyngedig. Yn darparu gwasanaethau lleol heb unrhyw gysylltiad rhwng trefi neu bentrefi.
First Bus	Mae gwasanaethau wedi eu hynysu i'r de o Bowys gyda chysylltiadau y tu allan i ardal yr Awdurdod Lleol i Abertawe a Chastell-nedd. Yn gweithredu un gwasanaeth cysylltu rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin.
Tanat Valley Coaches	Yn cynnig cysylltiadau rhwng ac o fewn trefi llai yng ngogledd a dwyrain Powys. Mae rhai gwasanaethau'n gweithredu rhwng y Trallwng a'r Drenwydd.
Traws Cymru	Yn darparu cysylltiadau da ar draws sawl gwasanaeth sy'n gweithredu ar draws y rhanbarth, gyda rhai bylchau gwasanaeth yn ardal ganolog mwy gwledig Powys.

Yn ogystal, mae gwasanaethau cludiant cymunedol yn gweithredu yn y rhanbarth sy'n darparu cludiant hanfodol i'r rhai nad ydynt yn gallu cael mynediad at wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Er enghraifft, mae Asesiad Llesiant Powys yn nodi, *'Mae nifer o gynlluniau llwyddiannus ar waith ym Mhowys, ac mae'r mwyafrif ohonynt wedi cael eu datblygu i ddiwallu anghenion pobl anabl a phobl hŷn.'*²¹

5.3 CYSYLLTEDD CLUDO NWYDDAU

Mae cludo nwyddau yn chwarae rôl allweddol o ran cefnogi twf economaidd ar draws Cymru²² ac mae ganddo bresenoldeb sylweddol yng Nghanolbarth Cymru. Mae Strategaeth Cludo Nwyddau'r Gororau a Chanolbarth Cymru²³ yn rhoi darlun o'r sefyllfa cludo nwyddau bresennol yn y rhanbarth a'i gysylltedd trawsffiniol. Mae symudiadau trafnidiaeth yn cyfrif am 35% (930,000) o holl symudiadau cerbydau nwyddau trwm blyneddol yng Nghanolbarth Cymru, gyda bron i hanner yr holl symudiadau cerbydau nwyddau trwm yn bellteroedd o lai na 50km. Ar wahân i'r gwasanaeth trên cludo nwyddau pren o Aberystwyth i'r Waun, mae pob symudiad cludo nwyddau yng Nghanolbarth

²¹ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, t.116

²² Adroddiad Gweithgor Cludo Nwyddau Cymru, Llywodraeth Cymru, Mawrth 2016

²³ Strategaeth Cludo Nwyddau'r Gororau a Chanolbarth Cymru

Cymru yn canolbwyntio ar y rhwydwaith ffyrdd, sy'n cynnwys ffyrdd unfwrdd ac yn creu nifer o heriau i gysylltedd cludo nwyddau, gan gynnwys:

- Cyflymderau arafach gan gynnwys o draffig fferm;
- Amseroedd teithio hwy;
- Dibynadwyedd gwael o ran amseroedd teithio;
- Cyflwr gwael y cerbyttffyrdd;
- Diffyg llwybrau amgen; a
- Methu ag ymdopi â digwyddiadau ar y ffyrdd.

Roedd y gweithdy rhanddeiliaid hefyd wedi tynnu sylw at bwysigrwydd gwasanaethau cludwyr milltir olaf mewn ardaloedd gwledig gyda llawer o ganolfannau manwerthu wedi eu lleoli'n rhy bell i ffwrdd, gan annog cynnydd mewn danfoniadau e-fasnach.

5.4 Y RHWYDWAITH RHEILFFYRDD

Mae'r ddarpariaeth rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru yn gyfyngedig o ran cyrhaeddiad y rhwydwaith ac amllder gwasanaethau. Mae dwy reilffordd o fewn rhanbarth Canolbarth Cymru, sef Prif Lein y Cambrian a Lein Calon Cymru, sy'n rhedeg o'r gogledd i'r de ac o'r dwyrain i'r gorllewin. Dangosir y rhain yn Ffigur 7 sydd hefyd yn dangos y ddwy lein twristiaeth yn y rhanbarth.

Mae'r defnydd o orsafoedd trenau yn wael ar hyn o bryd, gyda dim ond pedair gorsaf yng Nghanolbarth Cymru (Gorsaf Drenau Aberystwyth, Machynlleth, y Drenewydd a'r Trallwng) lle mae dros 50,000 o bobl yn cyrraedd ac yn gadael rhwng 2022 a 2023.²⁴ Mae nifer o ffactorau'n effeithio ar y defnydd o'r rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru, gan gynnwys argaeledd gwasanaethau, hygyrchedd, cyrhaeddiad mewn ardal wledig a fforddiadwyedd. Mae cau'r rheilffyrdd hefyd yn effeithio ar y defnydd ohonynt oherwydd gwaith peiranyddol, ynghyd â gwasanaethau nad ydynt yn ateb anghenion y cymunedau y maent yn eu gwasanaethu.

Mae gan y rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru amllder gwasanaeth isel, cyflymder lein araf, ac mae gwasanaethau uniongyrchol cyfyngedig i ddinasoedd mawr y DU a'r unig wasanaeth rheolaidd yw'r gwasanaeth dwy awr o Aberystwyth i Birmingham International ar hyd Lein y Cambrian, gydag arosiadau mewn gorsafoedd ychwanegol yn nhrefi allweddol Canolbarth Cymru, sef y Trallwng, y Drenewydd a Machynlleth. Mae diffyg gwasanaethau rheilffordd o'r gogledd i'r de yn cael ei nodi yn Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion sy'n rhoi'r enghraifft, *'byddai mynd ar drên o Aberystwyth i Gaerfyrddin yn cymryd dros 6 awr'*, gyda'r daith gyfatebol mewn car yn cymryd *'ychydig yn llai nag awr a hanner'*.²⁵

Yn ogystal, fel rhan o Adolygiad Amserlenni'r Dyfodol TrC, mae gostyngiadau arfaethedig i amllder y gwasanaethau ar Lein Calon Cymru a Lein y Cambrian o fis Rhagfyr 2024. Mae hyn yn cynnwys lleihau gwasanaethau Lein Calon Cymru o bum gwasanaeth drwodd i bedwar y dydd a chael

²⁴ [Nifer y bobl yn cyrraedd ac yn gadael gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru yn ôl gorsaf a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#)

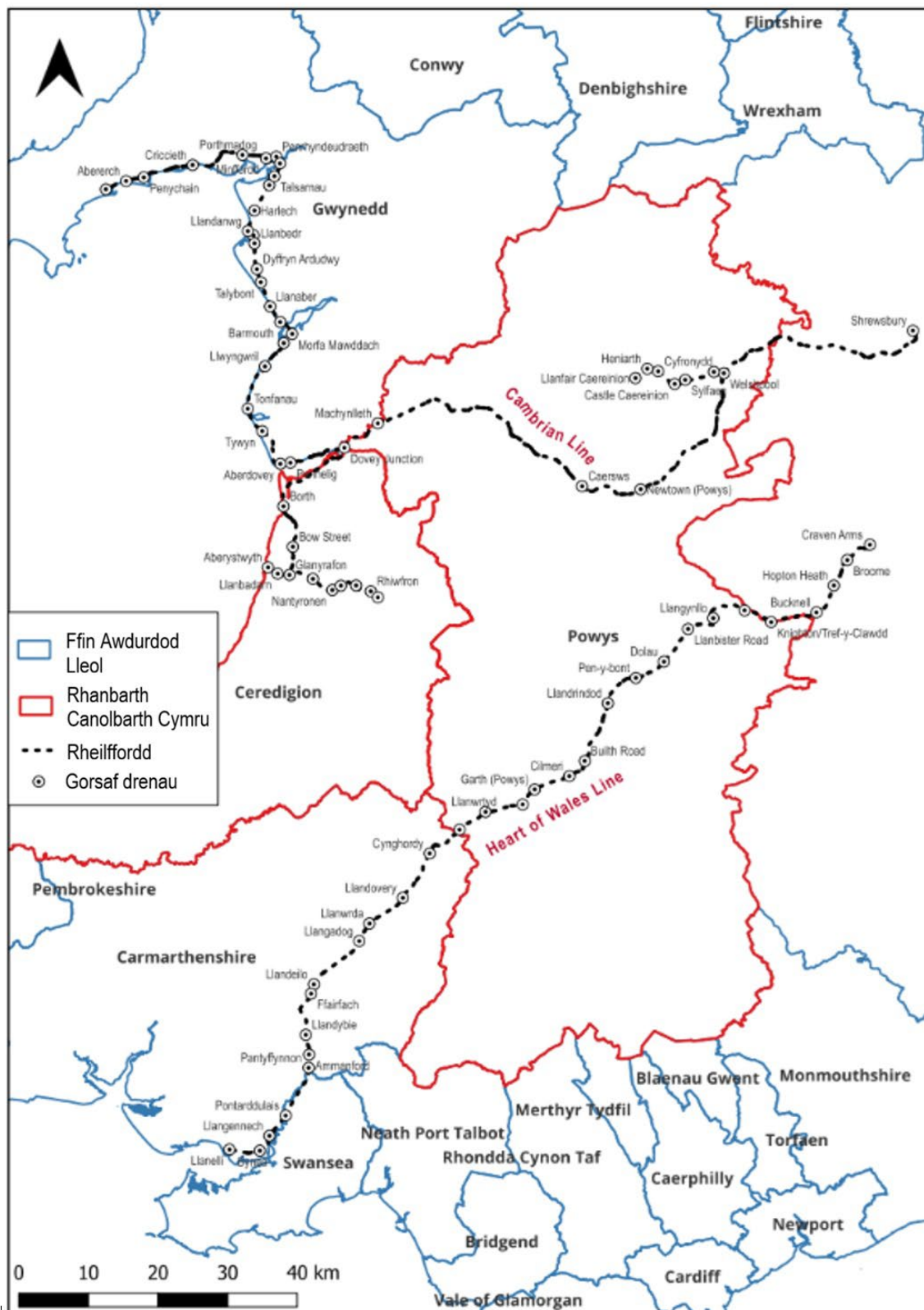
²⁵ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022, td.40

gwared ar y ddau wasanaeth hwyr y nos i Lanymddyfri a Llandrindod.²⁶ Roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at bryderon bod effaith galw is anochel gan deithwyr mewn ardal wledig yn cael effaith andwyol ar lefel y gwasanaeth a ddarperir, a bod toriadau i wasanaethau yn cael eu gwneud oherwydd y nifer isel o deithwyr. Mae Adolygiad Amserlenni'r Dyfodol Trafnidiaeth Cymru yn cyfeirio at opsiynau bysiau yn cael eu hystyried mewn perthynas â Lein Calon Cymru, ac roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at yr angen i gryfhau gwasanaethau bysiau os yw gwasanaethau rheilffordd i'w lleihau. Mae Adolygiad Amserlenni'r Dyfodol Trafnidiaeth Cymru hefyd yn nodi y bydd gwasanaeth bob awr rhwng Aberystwyth ac Amwythig yn cael ei gyflwyno o fis Mai 2026, ond mai dim ond o fis Mai i fis Medi y bydd hyn yn rhedeg.²⁷ Codwyd pryderon hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid ynghylch anawsterau gwasanaethau tymhorol i drigolion na fyddent yn gallu defnyddio gwasanaeth o'r fath fel opsiwn cymudo trwy gydol y flwyddyn.

²⁶ [Adolygiad Amserlenni'r Dyfodol Trafnidiaeth Cymru | Dweud eich dweud gan Trafnidiaeth Cymru](#)

²⁷ [Adolygiad Amserlenni'r Dyfodol Trafnidiaeth Cymru | Dweud eich dweud gan Trafnidiaeth Cymru](#)

Ffigur 7: Rhwydwaith Rheilffyrdd Canolbarth Cymru



5.5 Y RHWYDWAITH TEITHIO LLESOL

Ar draws rhanbarth Canolbarth Cymru, mae'r rhwydwaith teithio llesol yn gymharol gyfyngedig, heb ddwysedd na chysylltedd, ac mae wedi'i ganolbwyntio yn y prif drefi a'r cyffiniau. Mae hyn yn adlewyrchu natur wledig yr ardal a ffocws y Ddeddf Teithio Llesol ar ardaloedd adeiledig. Mae hyn yn arwain at grynodiad o'r seilwaith teithio llesol presennol ac arfaethedig sy'n canolbwyntio ar y prif drefi, e.e. Aberystwyth, y Drenewydd, a'r Trallwng. Roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at y gwahaniaethau rhwng ardaloedd mwy trefol y rhanbarth, gyda threfi yn gyffredinol yn gymharol hawdd i gerddwyr ac yn darparu cyfleoedd ar gyfer teithio llesol, a'r ardaloedd gwledig ehangach â chyfleoedd cyfyngedig ar gyfer cerdded, e.e. i'r gwaith.

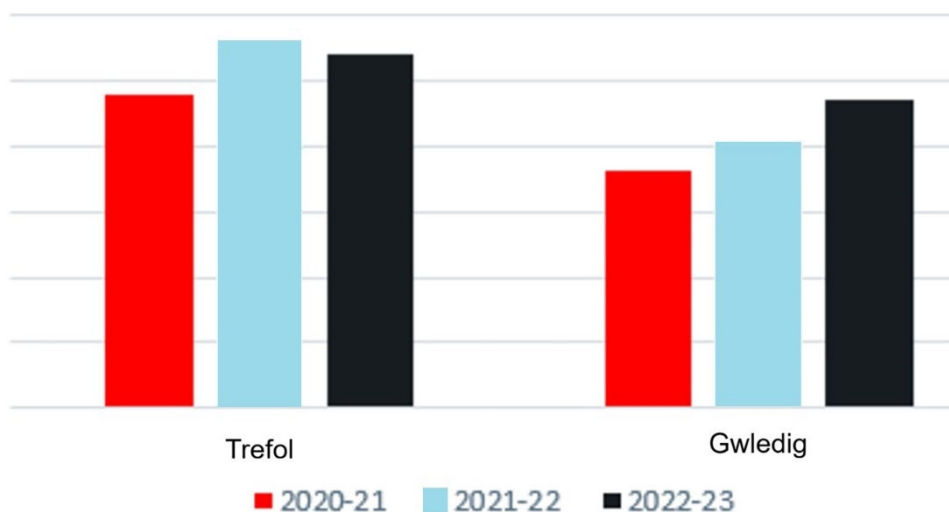
Mae teithio mewn car yn dominyddu yn gyffredinol yng Nghanolbarth Cymru sydd hefyd yn arwain at ddominyddiaeth defnyddio ceir yng nghanol trefi, a gall hyn gael effaith negyddol ar atyniad opsiynau teithio llesol yn y prif drefi yn y rhanbarth a'r cyffiniau. Awgrymodd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid fod 'demograffeg wahanol am gael pethau gwahanol gan ganol trefi', gan gyfeirio at yr heriau o gael gwared ar geir o ganol trefi er budd cerddwyr, ochr yn ochr â'r angen am fynediad parhaus i ganol trefi mewn car ar gyfer rhai sectorau o'r boblogaeth, e.e. pobl hŷn â symudedd cyfyngedig.

Codwyd y mater o gysylltu cymunedau trwy deithio llesol hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid, a'r angen i ganolbwyntio nid yn unig ar y prif drefi ond hefyd ystyried cysylltiadau rhwng cymunedau. Mae hyn yn tynnu sylw at y ffaith bod cyfleoedd ehangach ar gyfer cerdded a beicio y tu hwnt i'r ardaloedd adeiledig sydd ar hyn o bryd yn ffocws y rhwydwaith teithio llesol. Mae natur wledig y rhanbarth, ynghyd â'i faint a'i raddfa, yn ei gwneud hi'n heriol i'w ehangu. Mae'r pellter rhwng aneddiadau allweddol yn y rhanbarth yn atal cysylltedd llwybrau, gan ei gwneud hi'n anodd darparu rhwydwaith teithio llesol helaeth. Fodd bynnag, mae'r diffyg cwrpas a chysylltedd hwn yn gyfle i wella'r rhwydwaith cerdded a beicio ehangach yn y blynyddoedd i ddod.

Mae Ffigur 8 yn dangos canran y bobl sy'n cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos fel dull teithio, sef Mesur Monitro Llwybr Newydd.²⁸ Mae'r data'n dangos y gwahaniaethau mewn ardaloedd trefol a gwledig ar draws Cymru, yn absenoldeb data rhanbarthol. Mae'n dangos bod cyfran y rhai sy'n cerdded ac yn beicio mewn amgylcheddau gwledig yn cynyddu'n raddol yng Nghymru, er ei bod yn dal i fod tua 10% y tu ôl i'r gyfran sy'n cerdded ac yn beicio mewn lleoliadau trefol.

²⁸ [Mesur atodol S4 | Trafnidiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)

Ffigur 8: Canran y bobl sy'n cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos, yn ôl statws gwledig a threfol



Mae'n debyg bod y gwahaniaeth rhwng ardaloedd trefol a gwledig yn adlewyrchu'n rhannol y seilwaith cerdded a beicio mwy cyfyngedig mewn ardaloedd gwledig. Mewn ardaloedd trefol, mae seilwaith teithio llesol yn tueddu i fod ar gael yn amlach, ac yn aml mae'n haws creu rhwydwaith cynhwysfawr a chysylltiedig o lwybrau teithio llesol. Felly, mae'r rhwydweithiau teithio llesol a welir yn yr ardaloedd trefol mwy yn fwy defnyddiol ar gyfer anghenion bob dydd pobl, e.e. mae'n fwy cyffredin mewn ardaloedd trefol i bobl gerdded neu feicio o'u cartrefi i'w lle gwaith gan ddefnyddio seilwaith teithio llesol hollol bwrpasol.

Mae natur y rhwydwaith priffyrdd gwledig, sydd heb ddarpariaeth llwybrau troed a chyflymder traffig cymharol uchel yn aml, yn golygu bod opsiynau cyfyngedig ar gyfer cerdded a beicio rhwng cymunedau gwledig. Mae'r problemau hyn yn debygol o arwain at bryderon diogelwch ar y ffyrdd i gerddwyr a beicwyr llai profiadol ac yn cael effaith negyddol ar lefelau cerdded a beicio oherwydd diffyg llwybrau pwrpasol sydd wedi eu gwahanu oddi wrth draffig. Roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at bwysigrwydd palmentydd fel 'darn hanfodol o'r seilwaith trafndiaeth' i alluogi pobl i gerdded o amgylch eu cymunedau.

6 HERIAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

6.1 ARGAELEDD TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

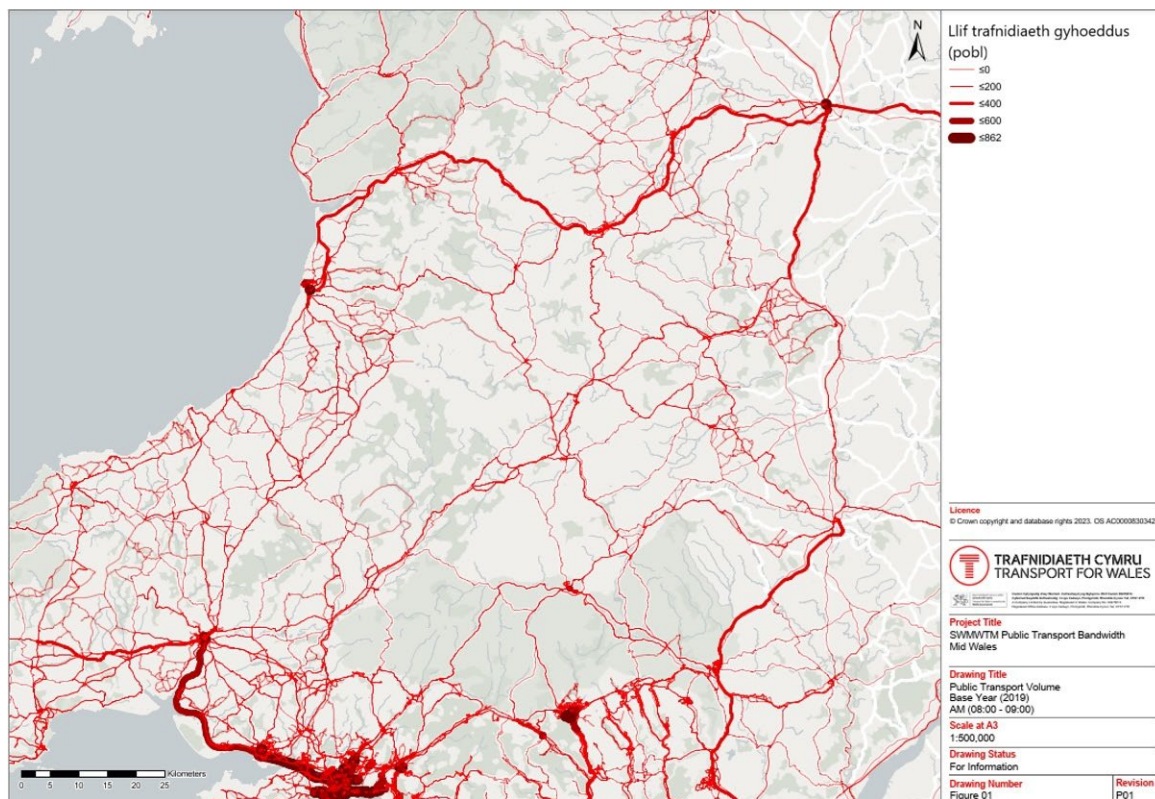
Mae argaeledd opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig oherwydd natur wledig yr ardal, ynghyd â phatrwm aneddiadau gwasgaredig, a chyrhaeddiad y rhwydwaith rheilffyrdd a bysiau. Mae hyn yn arwain at lefelau isel o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ar draws y rhanbarth. Ledled Canolbarth Cymru prin yw argaeledd trafnidiaeth gyhoeddus i lawer o gymunedau llai, gydag anghysondeb rhwng cysylltiadau bysiau â'r prif drefi yng Nghanolbarth Cymru ac i drefi ac aneddiadau llai a llai poblog. Mae gan drefi mwy, fel y Trallwng, y Drenewydd ac Aberystwyth, fwy o gysylltiadau bws, gan gynnwys ystod ehangach o gyrchfannau a gwasanaethau amlach o'i gymharu ag ardaloedd mwy gwledig. Mae Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion yn cydnabod, *'Mae trafndiaeth gyhoeddus, sef gwasanaethau bws, yn gyfyngedig iawn ar draws y sir, yn enwedig ar gyfer yr ardaloedd mwy gwledig. Gwasanaethir y prif drefi gan fysiau sy'n rhedeg drwy gydol y dydd, ond mae'r gwasanaethau hyn yn teithio i ardaloedd mwy trefol y sir ac oddi yno yn bennaf'*.²⁹ Mae toriadau mewn cyllid cyhoeddus wedi lleihau argaeledd gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig ymhellach³⁰ gan achosi problemau hirdymor posibl o ran argaeledd trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae Ffigur 9 a Ffigur 10 yn dangos nifer y defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus ar hyd llwybrau yn ystod cyfnod brig y bore rhwng 08:00am a 09:00am (Ffigur 9) a chyfnod brig yr hwyr rhwng 17:00pm a 18:00pm (Ffigur 10). Mae'r data'n dangos lleoliad y cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus yn y rhanbarth a chyrhaeddiad gwasanaethau bysiau wrth ddarparu cysylltiadau rhwng trefi a chymunedau llai. Y llwybrau trafndiaeth gyhoeddus a ddefnyddir fwyaf (y llinellau coch mwyaf trwchus) yw Lein y Cambrian o'r dwyrain i'r gorllewin, yn ogystal â llwybrau bysiau i ac o'r prif drefi yn y rhanbarth, e.e. cysylltu ag Aberystwyth, y Drenewydd, Aberhonddu, Llanbedr Pont Steffan ac Aberaeron. Mae 'mannau problemus' trafndiaeth gyhoeddus sylweddol ar draws y rhanbarth, a fydd yn cael effeithiau sylweddol ar allu pobl i weithio a chael mynediad at gyfleusterau ac amwynderau allweddol yn absenoldeb cerbyd preifat.

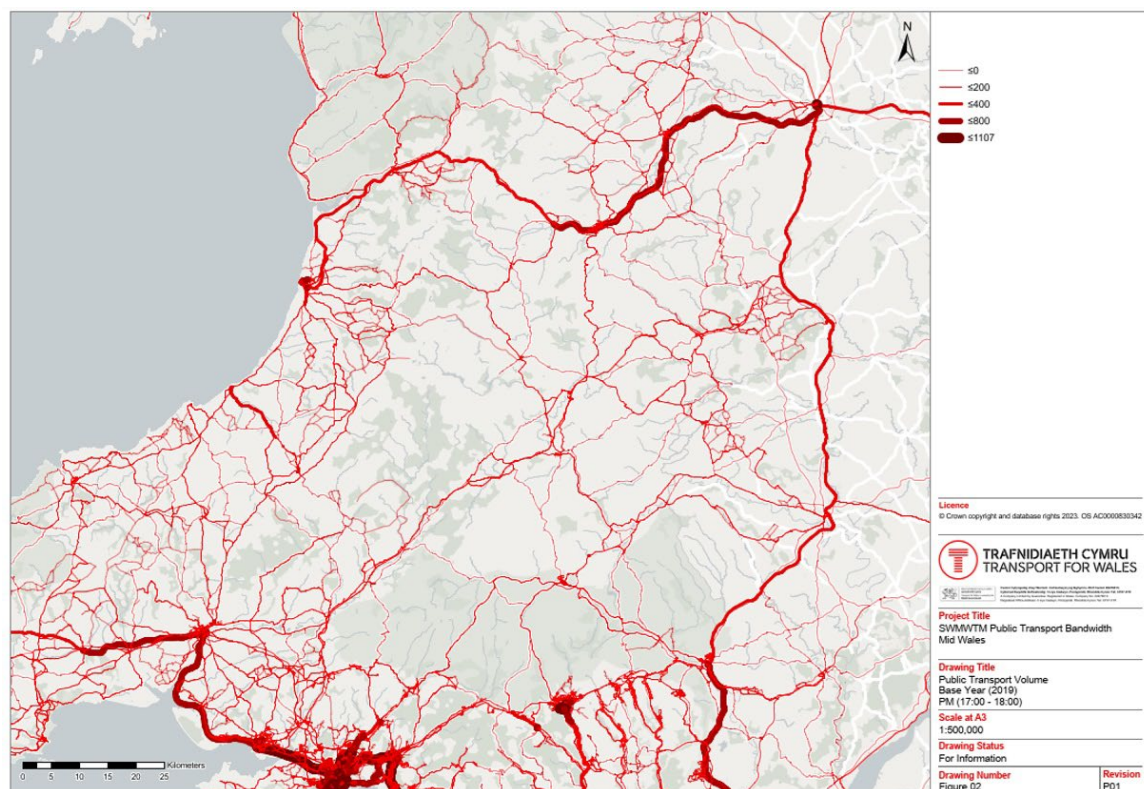
²⁹ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

³⁰ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

Ffigur 9: Llif trafndiaeth gyhoeddus (pobl) 08:00am – 09:00am (2019)



Ffigur 10: Llif trafndiaeth gyhoeddus (pobl) 17:00pm – 18:00pm (2019)

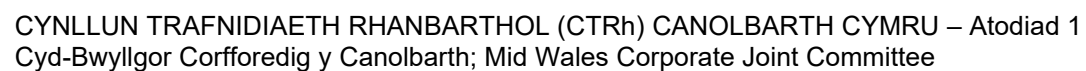


6.2 AMSERU GWASANAETHAU

Yn ogystal â chyrhaeddiad cyffredinol y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, problem arall yw amseru gwasanaethau. Mae diffyg darpariaeth bws gyda'r hwyr ac ar y penwythnos mewn sawl ardal, sy'n arwain at anawsterau o ran cael mynediad at wasanaethau allweddol, ac unwaith eto mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar deithio mewn car. Dangosir yr amrywiadau yn y ddarpariaeth yn Ffigur 11, Ffigur 12 a Ffigur 13, sy'n dangos amseroedd ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus ar ddydd Mawrth, dydd Sadwrn a dydd Sul.

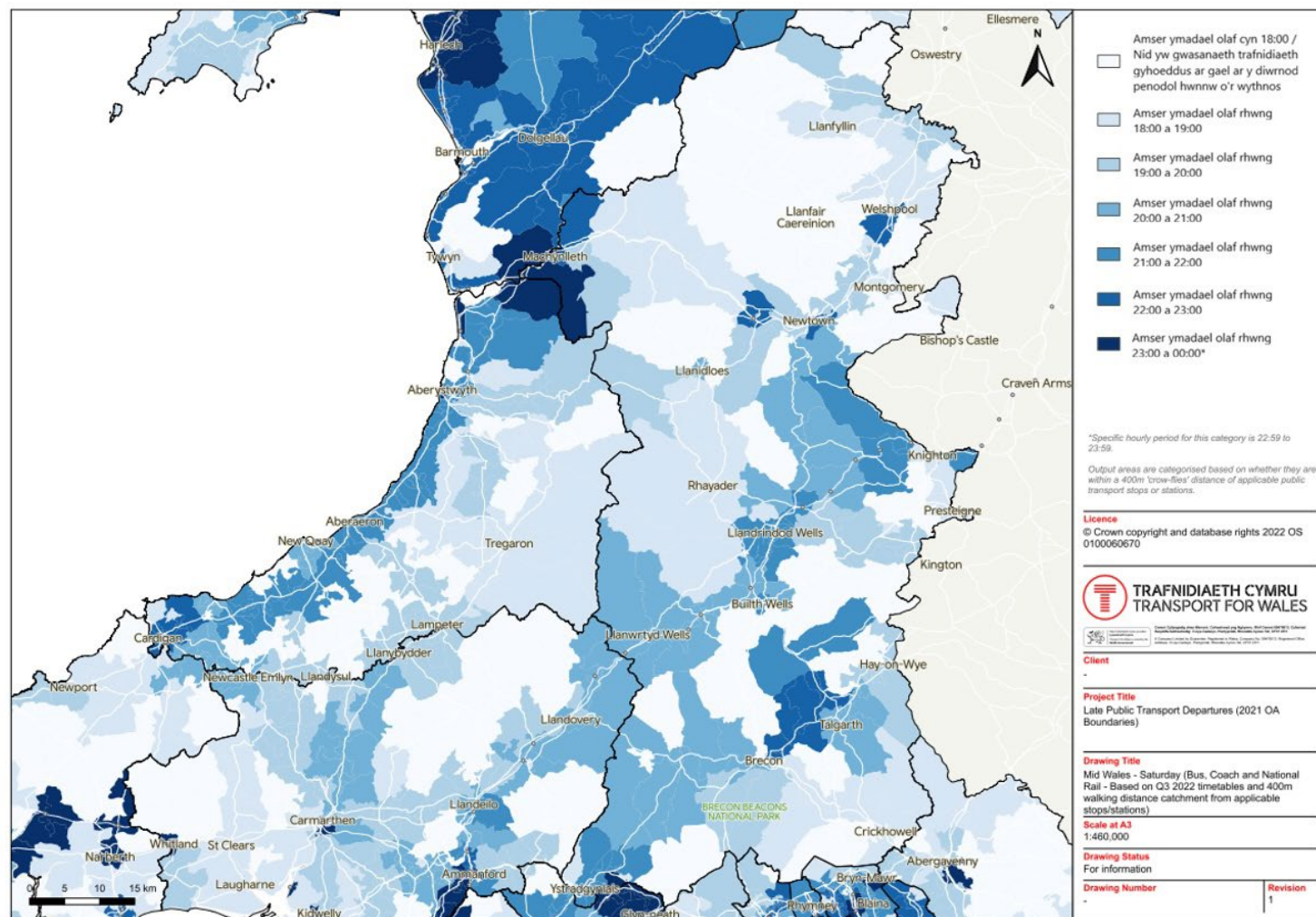
Mae Ffigur 11 yn dangos bod gan ardaloedd megis y Trallwng, y Drenewydd, Machynlleth, Llandrindod, Aberhonddu, Aberystwyth ac Aberteifi yr amseroedd ymadael trafndiaeth gyhoeddus hwyrach ar ddydd Mawrth (9pm i hanner nos). Gan mai trefi allweddol yw'r rhain, mae amseroedd ymadael trafndiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hyn yn hwyrach yn ôl y disgwyl, gan gyd-fynd â nifer a dwysedd mwy o gyfleusterau ac amwynderau.

Mae Ffigur 11 hefyd yn dangos bod gan lawer o ardaloedd ym Mhowys a Cheredigion ardaloedd lle mae'r amser ymadael hwyrach ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn gynharach na 6pm, neu nid oes unrhyw wasanaeth o gwbl ar y diwrnod penodol hwnnw. Mae'r achosion mwyaf amlwg o hyn i'w gweld mewn ardaloedd megis ardal Llanfair Caereinion a Llanfyllin yng ngogledd Powys, a Rhaeadr a Thregaron yng nghanol rhanbarth Canolbarth Cymru. Mae arwyddocâd cael ymadawiadau cynnar (neu absenoldeb) trafndiaeth gyhoeddus yn arbennig o gyfyngedig i'r rhai sy'n dibynnu ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, e.e. at ddibenion gwaith, iechyd neu addysgol.



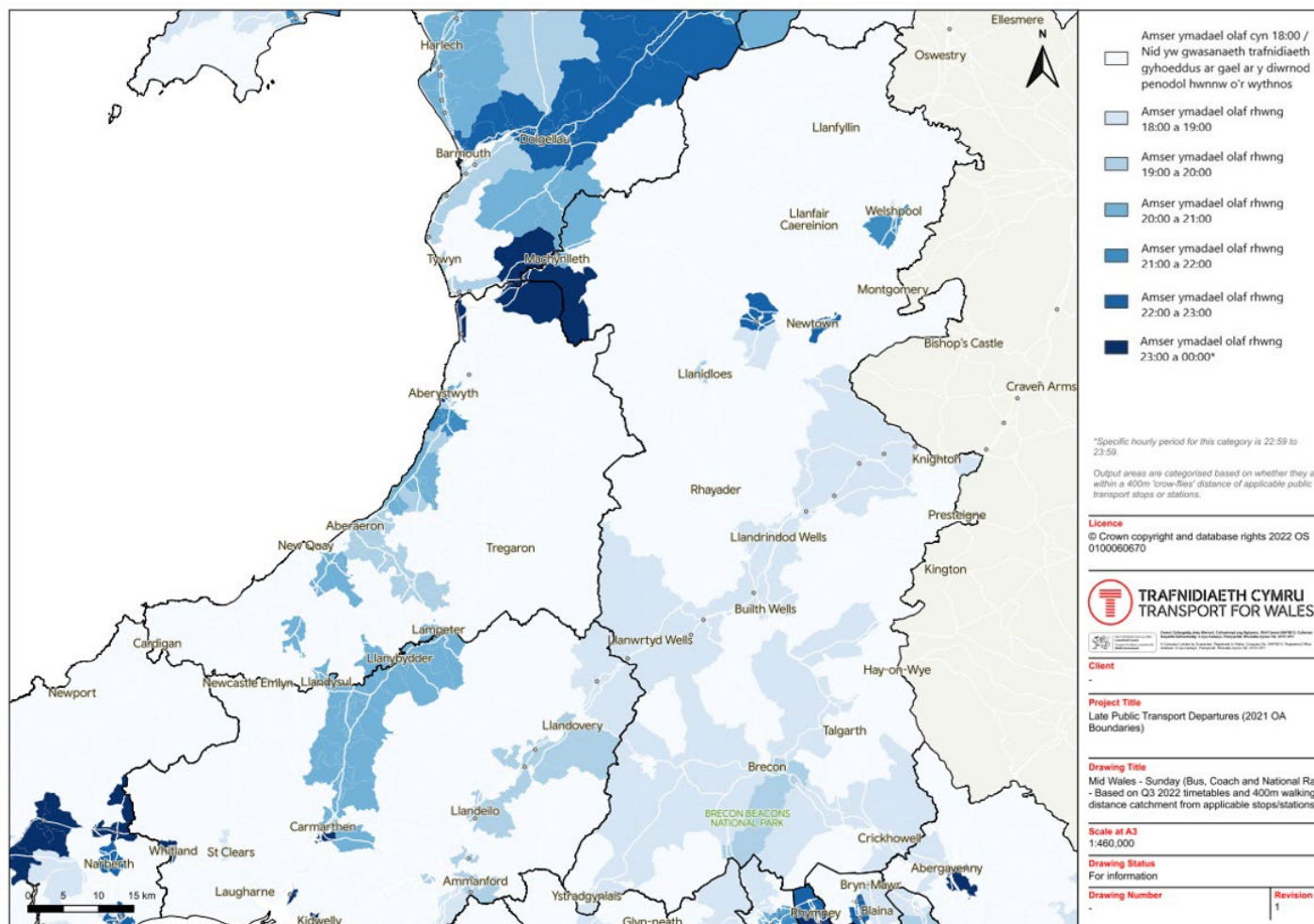
Mae Ffigur 12 yn dangos canlyniadau tebyg yn fras i'r rhai yn Ffigur 11, er bod rhai gwahaniaethau bach, e.e. mae gan dde Aberystwyth ac Aberteifi amseroedd ymadael trafndiaeth gyhoeddus ychydig yn hwyrach ar ddydd Sadwrn. Mae gan ardaloedd megis Llanfyllin (fel y cyfeiriwyd ato yn flaenorol) amseroedd ymadael trafndiaeth gyhoeddus ychydig yn hwyrach hefyd. Mae amseroedd trafndiaeth gyhoeddus ar ddiwrnodau gwaith a dydd Sadwrn yn debyg yn fras ar draws Canolbarth Cymru.

Ffigur 12: Amser ymadael olaf trafnidiaeth gyhoeddus – dydd Sadwrn (bws, coets, trêrn)



Mae Ffigur 13 yn dangos amseroedd ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus ar ddydd Sul. Mae'n amlwg, wrth gymharu ag amseroedd ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus ar ddydd Mawrth a dydd Sadwrn, nad oes gan y rhan fwyaf o'r rhanbarth wasanaeth trafndiaeth gyhoeddus sy'n gadael yn hwyrach na 6pm ar ddydd Sul. Mae'r amseroedd ymadael trafndiaeth gyhoeddus hwyrach yn nhrefi allweddol megis y Trallwng, y Drenewydd, Machynlleth ac Aberystwyth.

Ffigur 13: Amser ymadael olaf trafndiaeth gyhoeddus – dydd Sul (bws, coets, trên)



Mae Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion yn nodi, *'mae trafndiaeth gyhoeddus yn anfynych yn rhai o ardaloedd mwyaf gwledig y sir'* gan ddatgan, *'nododd 50% yn union o'r ymatebwyr 17-24 oed i'n harolwg llesiant mai 'Diffyg trafndiaeth' oedd y peth oedd yn eu poeni fwyaf mewn perthynas â ffyniant Ceredigion yn y dyfodol'*.³¹

6.3 OEDI AR Y RHWYDWAITH

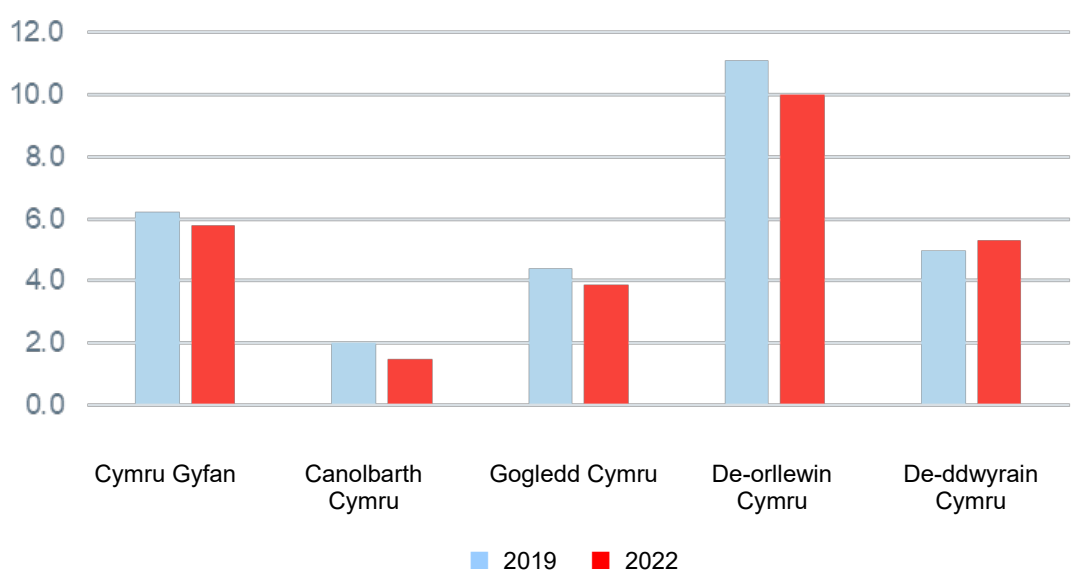
Mae Ffigur 14 yn dangos yr oedi cyfartalog ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, sy'n rhan o Fesur Monitro Llwybr Newydd.³² Mae oedi ar y rhwydwaith yn fater sy'n effeithio ar holl ddefnyddwyr y rhwydwaith priffyrdd, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, trafndiaeth breifat a chludo nwyddau. At ei gilydd, o'r pedwar rhanbarth yng Nghymru, Canolbarth Cymru sydd â'r oedi lleiaf ar y rhwydwaith ffyrdd lleol (1.5 eiliad y cilomedr). Mae Cymru gyfan a'r rhan fwyaf o'r rhanbarthau wedi dangos gostyngiad mewn oedi rhwng 2019 a 2022, gyda Chanolbarth Cymru yn dangos gostyngiad bach o 0.5 eiliad y cilomedr. Felly, at ei gilydd, mae rhwydwaith priffyrdd lleol Canolbarth Cymru yn perfformio ar lefel nad yw'n achosi oedi sylweddol, ac mae hyn yn arbennig o bwysig o ystyried y diffygion trafndiaeth gyhoeddus a'r ddibyniaeth ar deithio ar y ffyrdd ar gyfer cysylltedd rhanbarthol.

Dylid nodi bod y data yn rhoi darlun cyffredinol iawn o'r rhanbarth ac nid yw'n tynnu sylw at faterion mwy lleol, megis amseroedd teithio araf ac effaith cau ffyrdd, digwyddiadau, neu waith ffordd. Gall y rhain gael effaith sylweddol oherwydd natur y rhwydwaith ffyrdd lleol, e.e. cerbyttyrdd unffrwd, cyfleoedd gwael ar gyfer mannau pasio, a gwyradau hir yn aml. Yn ogystal, bydd rhai ardaloedd yn wynebu mwy o bwysau gan dwristiaeth yn ystod misoedd yr haf, sy'n debygol o arwain at rywaint o natur dymhorol yn yr oedi ar y rhwydwaith mewn rhai ardaloedd. Gall y ffactorau hyn arwain at amseroedd teithio hwy a llai o ddibynadwyedd o ran amseroedd teithio ar gyfer symud nwyddau a phobl.

³¹ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022, td. 91

³² [Mesur atodol S16 | Trafndiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)

Ffigur 14: Oedi cyfartalog ar y rhwydwaith ffyrdd lleol (eiliadau fesul cilomedr)



6.4 HYGYRCHEDD A Fforddiadwyedd trafnidiaeth gyhoeddus

Gall rhwyddineb mynediad i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus effeithio ar opsiynau trafnidiaeth pobl a'u dewisiadau teithio dilynol. Er enghraifft, nododd Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion fod prinder gwasanaethau bysiau yn yr ardaloedd mwy gwledig yn golygu bod safleoedd bysiau yn aml yn rhy bell i gerdded iddynt, gan wneud cerbydau preifat y dewis mwyaf hygyrch i lawer.³³ O ran gorsafoedd trenau, mae cysylltiadau annigonol â llawer o'r orsafoedd trenau yn y rhanbarth yn rhwystr i ddefnyddio'r rheilffordd fel dull teithio yng Nghanolbarth Cymru. Mae llawer o orsafoedd wedi cael eu lleoli cryn bellter o anheddau preswyl neu weithleoedd, gan eu gwneud yn uniongyrchol hygyrch i'r rhai sy'n byw neu'n gweithio gerllaw yn unig.

6.4.1 MYNEDIAD I DRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

O ran mynediad at wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus aml, dim ond 1% o'r boblogaeth yng Nghanolbarth Cymru sy'n byw llai na 800m pellter cerdded o orsaf drenau gydag o leiaf un trên yr awr o'i gymharu ag 13% yng Nghymru gyfan³⁴. Yn yr un modd, mae ychydig dros chwarter o boblogaeth Canolbarth Cymru yn byw llai na phellter cerdded o 400m o safle bws gydag o leiaf un bws yr awr o'i gymharu â 70% yng Nghymru gyfan. Mesur Monitro Llwybr Newydd cysylltiedig yw canran y bobl o fewn pellter cerdded i ddulliau trafnidiaeth cynaliadwy.³⁵ Yn y data hwn, diffinnir

³³ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

³⁴ [Llwybr Newydd: Data a thueddiadau trafnidiaeth](#)

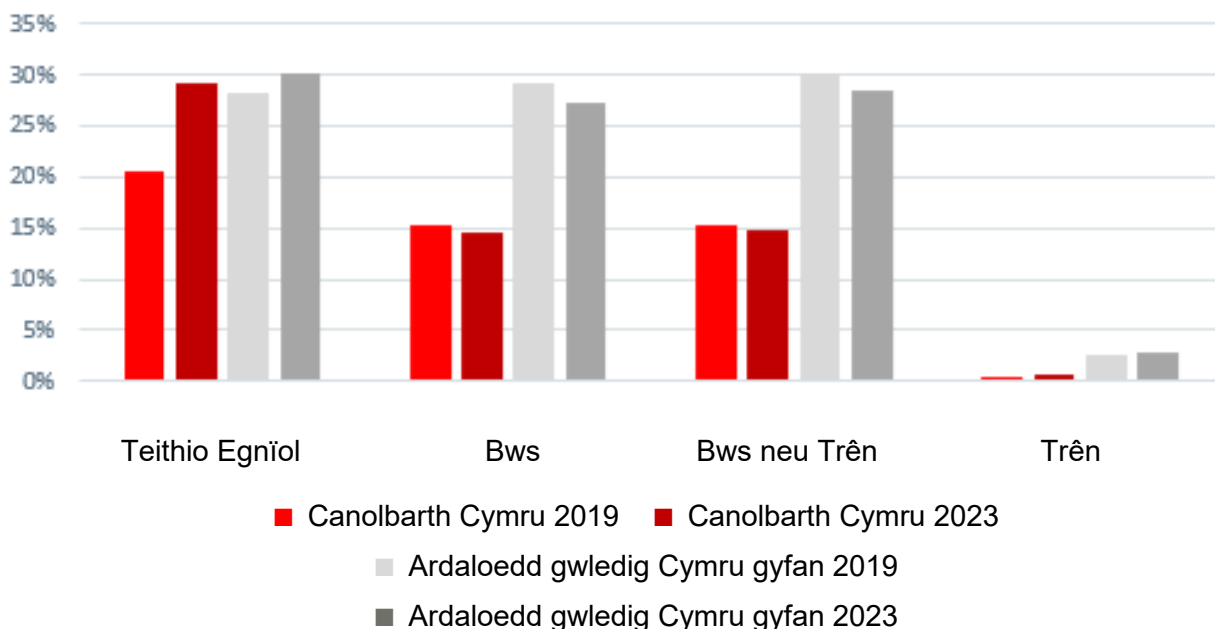
³⁵ [Mesur allweddol S3 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)

pellter cerdded fel y rhai sydd o fewn pum munud o gerdded i wasanaeth bws bob awr neu lwybr teithio llesol, neu o fewn deg munud o gerdded i wasanaeth trên bob awr. Mae'n dangos, yng Nghanolbarth Cymru, bod llai nag 1% o bobl o fewn pellter cerdded i orsaf drenau, sy'n adlewyrchu'r rhwydwaith rheilffyrdd cyfyngedig ar draws y rhanbarth a natur wledig yr ardal gyda phoblogaeth wasgaredig. Mae cyfran y bobl yng Nghanolbarth Cymru sydd o fewn pellter cerdded i wasanaethau bws a thrên yn sylweddol is nag ardaloedd gwledig eraill Cymru. Er enghraifft, yn 2023, roedd 14.5% o bobl o fewn pellter cerdded 5 munud i wasanaeth bws, o'i gymharu â 27.4% yng nghefn gwlad Cymru gyfan. Rhwng 2019 a 2023, gostyngodd canran y bobl o fewn pellter cerdded i wasanaethau bysiau yng Nghanolbarth Cymru ychydig o 0.8%, a allai adlewyrchu gostyngiadau yn lefelau gwasanaeth dros y cyfnod hwn. Gellir gweld tueddiadau tebyg o ran gostyngiad yng nghanran y bobl sydd o fewn pellter cerdded i wasanaethau bysiau ar draws cefn gwlad Cymru.

Yng Nghanolbarth Cymru, bu cynnydd amlwg yng nghanran y bobl sydd o fewn pellter cerdded i lwybr teithio llesol rhwng 2019 a 2023, o 20.6% i 29.2%. Dylid nodi bod y data hwn yn seiliedig ar y wybodaeth sydd wedi cael ei chynnwys ym Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol yr awdurdodau lleol, a gallai adlewyrchu'r wybodaeth ychwanegol am lwybrau teithio llesol sydd wedi cael ei chynnwys yn y Mapiau diweddaraf, yn hytrach nag oherwydd cynnydd yn y ddarpariaeth seilwaith teithio llesol yn unig. Yn 2023, roedd gan Ganolbarth Cymru gyfran debyg o bobl o fewn pellter cerdded i lwybr teithio llesol â gweddill cefn gwlad Cymru.

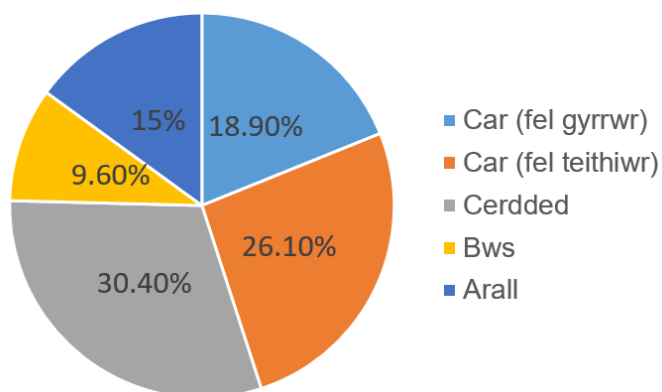
Yn fwy cyffredinol, mae Mesur Monitro Llwybr Newydd yn dangos, ar draws y pedwar rhanbarth yng Nghymru ac ar draws pob dull teithio, mai Canolbarth Cymru sydd â'r gyfran isaf o'r boblogaeth sydd o fewn pellter cerdded i drafnidiaeth gynaliadwy, a bod hyn yn wir yn 2019 a 2023.

Ffigur 15: Canran y bobl sydd o fewn pellter cerdded i ddulliau teithio cynaliadwy (teithio llesol, bws, trên) – 2019 a 2023



Mesur Monitro arall Llwybr Newydd yw canran y teithiau i orsaf drenau trwy gerdded, beicio neu fws.³⁶ Mae Ffigur 16 yn cynnwys y data ar gyfer Canolbarth Cymru ac yn dangos, yn 2019, bod 40% o deithiau i orsafoedd trenau wedi cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy, h.y. cerdded neu ar fws. Cerdded yw'r dull teithio mwyaf cyffredin i orsaf (30.4%), sy'n cefnogi'r tebygolrwydd y bydd pobl yn defnyddio gwasanaethau trenau y gallant eu cyrraedd trwy gerdded. Teithiau teithwyr mewn car yw'r ail fwyaf cyffredin, ac yna gyrru car – gyda'i gilydd maent yn cyfrif am dros draean o'r holl deithwyr sy'n mynd i orsafoedd trenau yng Nghanolbarth Cymru. Felly, er mai cerdded yw'r dull teithio mwyaf poblogaidd i orsafoedd rheilffordd, mae dibyniaeth fawr o hyd ar ddefnyddio ceir preifat i gael mynediad at wasanaethau trenau.

Ffigur 16: Teithiau i'r orsaf drenau yn ôl dull teithio



6.4.2 CYFLEUSTERAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

O ran cyfnewid trafnidiaeth, mae llawer o orsafoedd trenau heb y cyfleusterau i gyfnewid rhwng dulliau teithio. Er enghraifft, dim ond naw o'r 20 gorsaf yng Nghanolbarth Cymru sy'n cael eu gwasanaethu gan safle bws sydd o fewn pellter cerdded derbyniol. Yn ogystal â hyn, nid oes gan 11 o orsafoedd gyfleusterau parcio beiciau ac nid oes gan 8 gyfleusterau parcio ceir. O'r rhai sydd â cyfleusterau meysydd parcio, dim ond nifer cyfyngedig o leoedd sydd ganddynt yn aml. Mae diffyg gallu cyfnewid mewn gorsafoedd trenau ar draws Canolbarth Cymru yn rhwystro i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus trwy gyfyngu ar nifer y bobl sy'n gallu cyrraedd gorsaf drenau i'r rhai sydd naill ai'n byw neu'n gweithio gerllaw neu sydd â mynediad at gar preifat.

O ran mynediad a chynhwysiant, mae diffyg amlwg o dtrafnidiaeth gyhoeddus ddigonol i bobl ag anableddau yng Nghanolbarth Cymru³⁷. Mae Ffigur 17 yn dangos canran y gorsafoedd trenau sydd heb risiau, sef Mesur Monitro Llwybr Newydd³⁸. Mae'r data'n dangos bod gan Ganolbarth Cymru'r ganran uchaf o orsafoedd â mynediad di-risau, ond dim ond pedair gorsaf y mae hyn yn eu

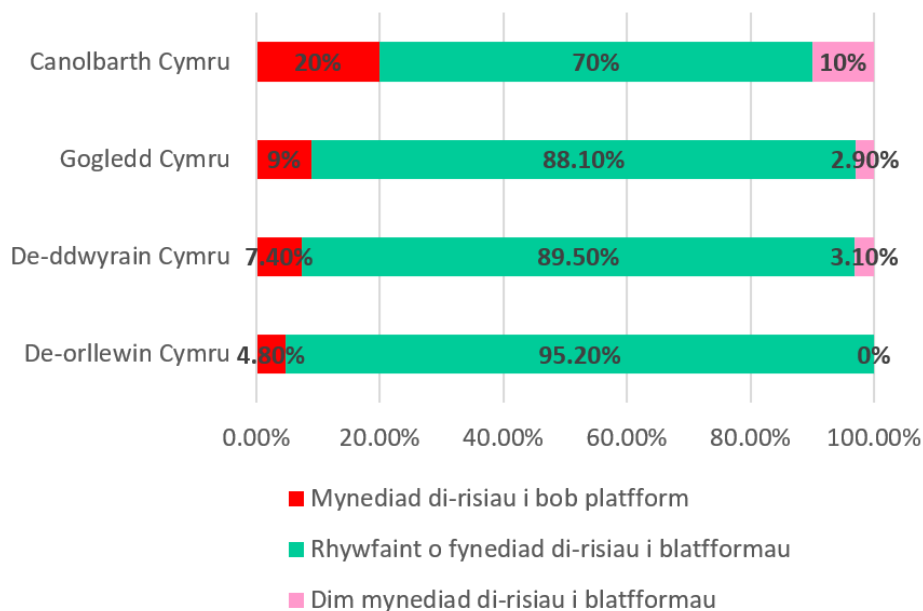
³⁶ [Mesur allweddol S5 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)

³⁷ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion 2022

³⁸ [Mesur atodol S13 | Trafnidiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)

cynrychioli gan fod nifer yr orsafoedd trenau yn gyffredinol yn is na'r rhanbarthau eraill. Mae gan Ganolbarth Cymru hefyd y ganran fwyaf o orsafoedd trenau heb fynediad di-risiau i unrhyw blatfform, ond mae hyn unwaith eto'n cynrychioli nifer fach iawn o orsafoedd.

Ffigur 17: Canran y gorsafoedd trenau yn ôl mynediad di-risiau*



*Graff wedi ei gymryd o Fesur Monitro Ategol Llwybr Newydd S13

6.5 CYSYLLTEDD DIGIDOL

Mae lefelau cysylltedd digidol a signal ffôn symudol yng Nghanolbarth Cymru ar ei hôl hi cryn dipyn o'i gymharu â rhannau eraill o Gymru a'r DU gyda thopograffeg a'r dwysedd poblogaeth is yn creu heriau penodol o ran gwella signal ffôn symudol yn y rhanbarth.³⁹ Nid oes gan 9.5% o eiddo unrhyw wasanaethau 4G ar draws y rhanbarth a dim ond 53.6% o eiddo sydd â gwasanaethau 4G gan y pedwar gweithredwr o'i gymharu â Chymru (73%) a'r DU (80%).⁴⁰ Mae cysylltedd digidol yn bwysig o ran cael mynediad cyfartal at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, e.e. wrth gael mynediad at wybodaeth amser real a chael mynediad at wasanaethau ar-lein. Mae'r bwlch hwn mewn cysylltedd digidol yn gweithredu fel rhwystr i opsiynau teithio mwy fforddiadwy a chynaliadwy, a gallai greu mwy o ddibyniaeth ar gerbydau preifat yn cael eu defnyddio fel y prif ddull teithio, nad yw efallai'n ymarferol yn ariannol i bawb. Codwyd pwysigrwydd cysylltedd digidol hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid, yn enwedig mewn perthynas â'r cynnydd mewn gweithio o bell. Mae cysylltedd digidol

³⁹ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, td.15

⁴⁰ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, td.15

gwell a chyflymderau band eang cyflymach yn rhoi cyfle i bobl weithio o gartref, a fydd yn lleihau'r pwysau ar y system drafnidiaeth.

6.6 Fforddiadwyedd

Ar draws Cymru a Lloegr, cynyddodd prisiau tocynnau trên 5.7% ym mis Mawrth 2023⁴¹ er gwaetha'r ffaith bod gan Bowys a Cheredigion un o'r enillion wythnosol cyfartalog isaf yng Nghymru yn 2023 (£594 a £574)⁴². I'r rhai sydd eisoes yn berchen ar gerbyd preifat, efallai mai parhau i ddefnyddio'r car ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau yw'r dull mwyaf ymarferol yn ariannol o'i gymharu â phrynu tocynnau trên sy'n mynd yn gynyddol uwch.

Yn Arolwg o Lesiant Lleol Cyngor Sir Ceredigion, dywedodd 46.4% o'r ymatebwyr y bydd trafndiaeth gynaliadwy fforddiadwy yn eu galluogi i wella eu hamgylchedd⁴³, sy'n dangos bod galw am opsiynau trafndiaeth gynaliadwy mwy fforddiadwy.

⁴¹ [Mynegai prisiau tocynnau trên 2023 \(orr.gov.uk\)](https://www.orr.gov.uk)

⁴² [Enillion wythnosol gros cyfartalog \(canolrifol\) yn ôl ardaloedd lleol Cymru a blwyddyn \(£\) \(llyw.cymru\)](#)

⁴³ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

7 MYNEDIAD AT WASANAETHAU ALLWEDDOL

7.1 ANGHYDRADDOLDEB MYNEDIAD

Mae gallu person i gael mynediad at wasanaethau allweddol yn gallu effeithio ar y cyfleoedd sydd ganddynt o ran, e.e. cyflogaeth, addysg, gofal iechyd, siopa a gweithgareddau hamdden. Mae natur wledig y rhanbarth, ynghyd ag argaeledd trafnidiaeth gyhoeddus cyfyngedig, yn golygu bod mynediad at wasanaethau yn amrywiol ar draws Canolbarth Cymru a gall effeithio'n anghymesur ar rai grwpiau, e.e. pobl ifanc heb fynediad at opsiynau trafnidiaeth breifat. Gall anghydraddoldebau mynediad o'r fath effeithio ar lesiant economaidd, cymdeithasol a meddyliol rhywun.

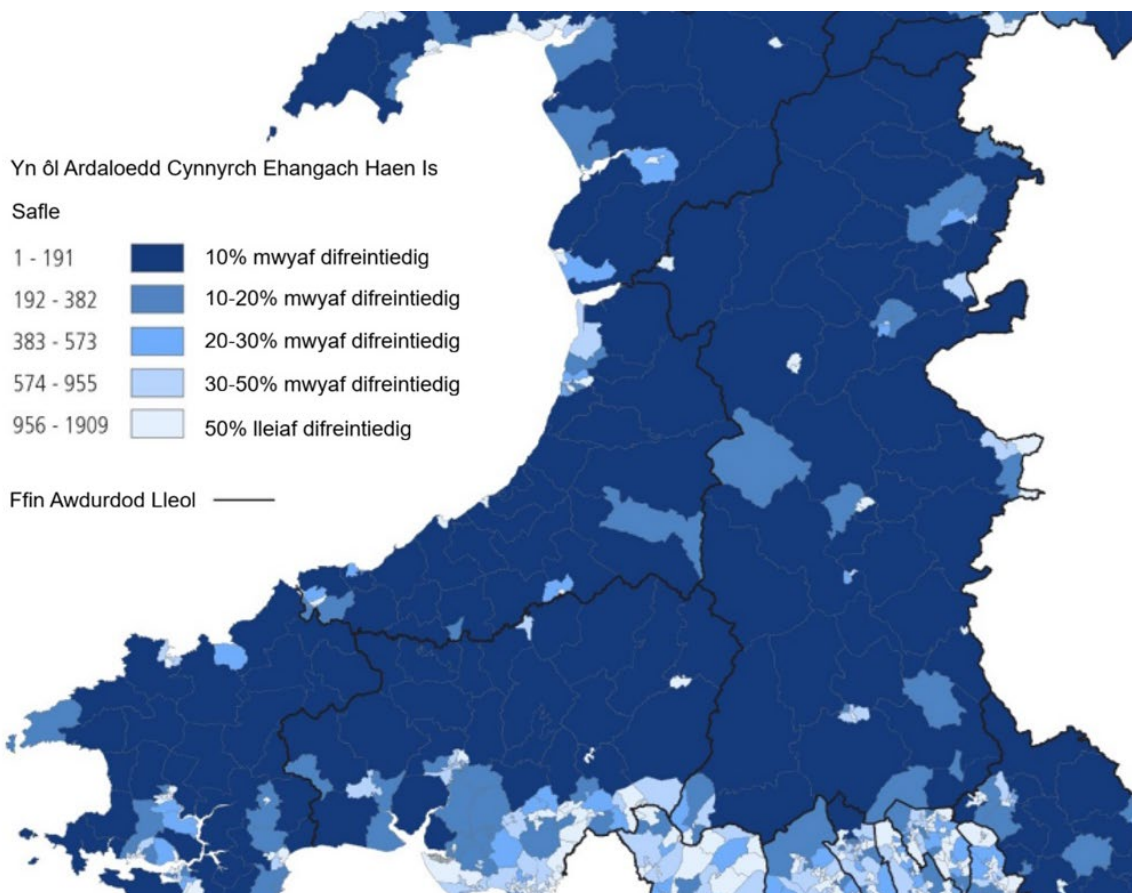
Mae Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru 2019 yn rhestru pob ardal fach (h.y. Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is) yng Nghymru yn seiliedig ar fesurau amddifadedd gwahanol. Mae'r mesur 'mynediad at wasanaethau' yn seiliedig ar yr amseroedd teithio cyfartalog, ar drafnidiaeth gyhoeddus a phreifat, i gyrraedd ystod o wasanaethau gan gynnwys siopau bwyd, meddygfeydd, ysgolion cynradd ac uwchradd, a chyfleusterau chwaraeon. Mae hefyd yn ystyried cysylltedd digidol yr ardal, trwy gynnwys y ganran ar gyfer diffyg argaeledd band eang o fewn y mesur. O ran y mesur 'mynediad at wasanaethau', yr awdurdodau lleol gyda'r gyfran uchaf o ardaloedd bach yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru oedd Powys (50.6%)⁴⁴ a Cheredigion (50.0%).⁴⁵ Yn ogystal, mae Ardal Cynnyrch Ehangach Haen Is Bugeildy ym Mhowys wedi cael ei rhestru fel yr ail fwyaf difreintiedig yng Nghymru o ran mynediad at wasanaethau.

Mae Ffigur 18 yn dangos maint rhanbarth Canolbarth Cymru sy'n dod o fewn y categori 10% mwyaf difreintiedig wrth ystyried mynediad at wasanaethau. Mae'r data'n adlewyrchu natur wledig y rhanbarth, patrymau aneddiadau gwasgaredig, yr angen i deithio pellteroedd hwy i gael mynediad at wasanaethau allweddol, a'r opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus cyfyngedig sydd ar gael. Mae'n dangos her gwledigrwydd yng Nghanolbarth Cymru sydd â goblygiadau o ran cael mynediad at wasanaethau ac amwynderau allweddol, sy'n aml wedi'u crynhoi yn y trefi mwy, ac mae hyn yn arwain at fwy o ddibyniaeth ar deithio mewn car preifat.

⁴⁴ [MALIC – Powys \(llyw.cymru\)](#)

⁴⁵ [MALIC – Ceredigion \(llyw.cymru\)](#)

Ffigur 18: MALIC 2019: Mynediad at wasanaethau



Mae'r gallu i gael mynediad at y gwasanaethau allweddol yn arbennig o bwysig wrth ystyried anghenion y rhai mwyaf agored i niwed mewn cymdeithas. Gall pobl heb fynediad at gar gael eu heithrio rhag cael mynediad at rai cyfleoedd swyddi, hamdden a thwristiaeth. Tynnwyd sylw at effeithiau diffyg dewisiadau trafndiaeth ar ynysu cymdeithasol ac unigrwydd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid, ynghyd â gwerth cymdeithasol trafndiaeth megis effaith llesiant. Tynnwyd sylw hefyd at effeithiau anghydraddoldeb mynediad ar rai grwpiau o'r boblogaeth, megis pobl iau neu hŷn, yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid.

Mae'r mater hwn o ddatgysylltu yn cael ei waethygu ymhellach gan ddiffyg argaeledd trafndiaeth gyhoeddus a chysylltiadau sy'n cynnig llwybrau uniongyrchol i ganolfannau gofal iechyd mawr. Mae'r mater hwn hefyd yn berthnasol i apwyntiadau meddyg teulu lleol lle mae'r rhai nad ydynt yn gallu gyrru yn dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus neu gymunedol, neu lifftiau gan ffrindiau a theulu. Mater penodol a godwyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid oedd mynediad at ofal iechyd a'r anawsterau o ran cael apwyntiadau ysbyty trwy ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Nid oes ysbyty cyffredinol dosbarth ym Mhowys, a phwysleisiodd rhanddeiliaid trafndiaeth gyhoeddus ddibynadwy a'i rôl o ran darparu mynediad at ofal iechyd a gwasanaethau eraill. Tynnwyd sylw hefyd at broblemau o ran cael mynediad at ofal iechyd yn Asesiad Llesiant Powys, lle mae'n 'rhaid i breswylwyr deithio y tu allan i'r sir, i rannau eraill o Gymru neu dros y ffin i Loegr, i gael gafael ar fathau penodol o wasanaethau iechyd. Mae gwahaniaethau o ran pellteroedd at ysbyty cyffredinol dosbarth ledled Powys. Preswylwyr Ardal Gynnyrch Ehangach Haen Is Bugeildy sydd â'r pellaf i

deithio. Byddai'n cymryd oddeutu 86 munud i gyrraedd eu hysbyty cyffredinol dosbarth agosaf'.⁴⁶ Tynnwyd sylw hefyd at anawsterau teithio i Aberystwyth o Bowys heb gar yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid.

Gallai problemau o ran cael mynediad at ofal iechyd effeithio'n anghymesur ar bobl hŷn a gallai fod yn fwy o broblem yn y dyfodol oherwydd y boblogaeth sy'n heneiddio. Mae diffyg mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus yn golygu bod pobl hŷn nad oes ganddynt fynediad at gar na'r gallu corfforol i ddefnyddio car yn gorfod dibynnu ar wasanaethau trafnidiaeth wirfoddol, sydd yn aml yn annibynadwy. Canfu Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion fod diffyg trafnidiaeth gyhoeddus ddigonol hefyd yn uchel ar y rhestr o ffactorau sy'n pennu llesiant ar gyfer llawer o bobl hŷn ac anabl.

Roedd Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion hefyd wedi tynnu sylw at y problemau a wynebier gan bobl ifanc, *'I berson ifanc felly, mi all y gallu i yrru a pherchen car fod yn hanfodol, ond mae hynny'n golygu cost na all pobl ifanc ei fforddio yn aml. Gall hyn wneud teithio i weld ffrindiau a chymdeithasu'n anodd, gan olygu bod rhai yn teimlo'n unig ac ynysig, all gael effeithiau negyddol ar eu llesiant.'*⁴⁷ Codwyd pwysigrwydd mynediad at weithgareddau cymdeithasol i bobl ifanc, yn ogystal â gwaith ac addysg, hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid ar y CTRh a'i ystyried yn ffactor pwysig o ran cadw pobl ifanc yn yr ardal.

Y cymunedau sydd fwyaf mewn perygl yw'r rhai mwyaf gwledig lle mae gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn anaml/heb fod ar gael o gwbl, ac mae'r angen i berchen ar gar a gallu cynnal a gweithredu car yn angenrheidiol. O ganlyniad, mae angen cadw cymunedau gwledig wedi eu cysylltu'n dda â chanolfannau trefol/trefi allweddol, ond hefyd â'i gilydd er mwyn lliniaru effeithiau negyddol ynysu cymdeithasol.

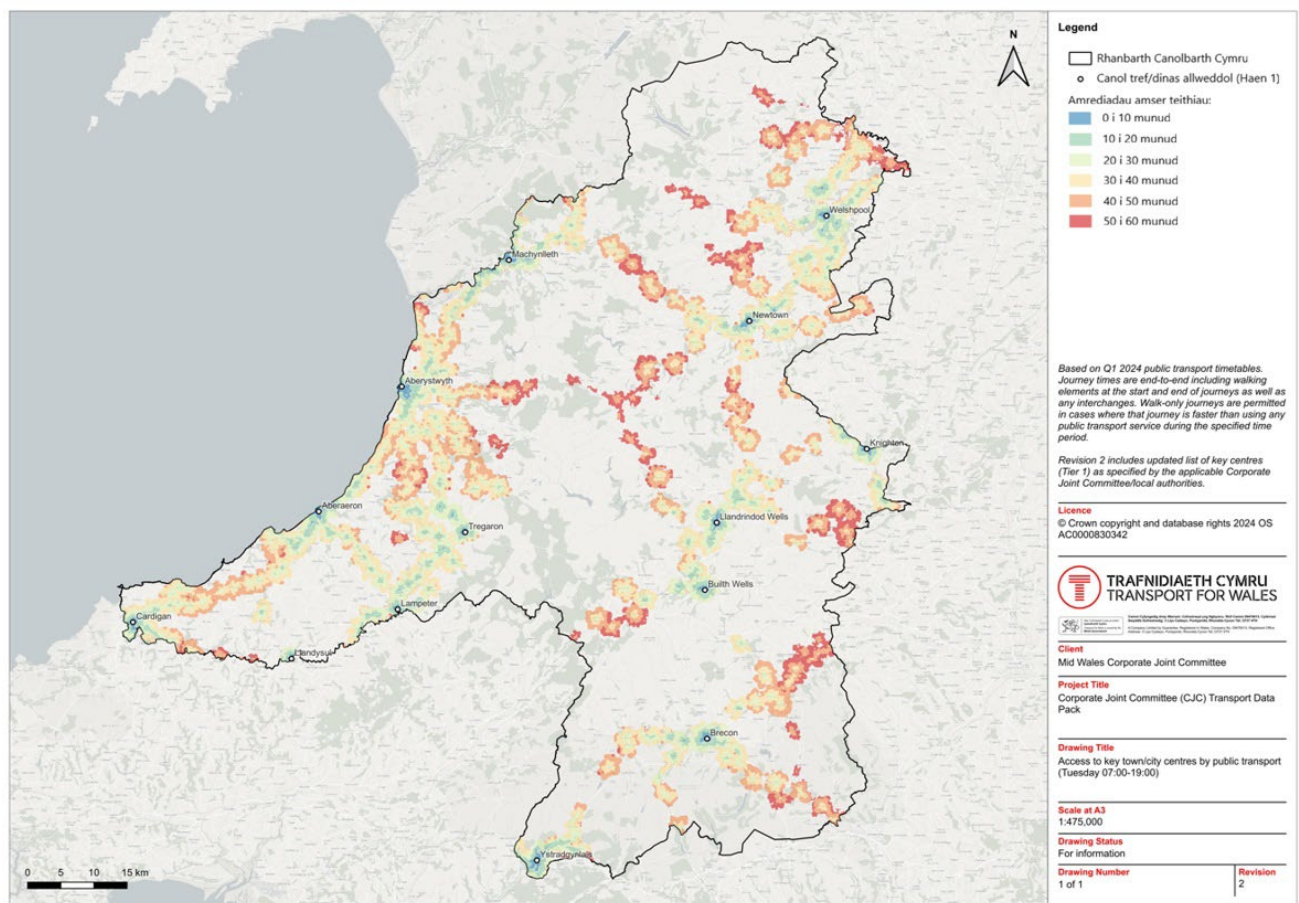
7.2 AMSEROEDD TEITHIAU TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS

Mae Ffigur 19 yn dangos hygyrchedd i drefi a chanolfannau allweddol yng Nghanolbarth Cymru o ran amser teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae Ffigur 19 yn dangos bod gan y trefi/canolfannau allweddol eu hunain a'r ardaloedd cyfagos fynediad i ganolfannau allweddol o fewn 20-30 munud. Ymhellach i ffwrdd o'r trefi a'r canolfannau allweddol hyn, mae gan lawer o aneddiadau llai ym Mhowys a Cheredigion fynediad 50-60 munud i dref a chanolfan allweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn tynnu sylw at y ffaith bod gan lawer o aneddiadau ym Mhowys a Cheredigion fynediad gwael at amwynderau a chyfleusterau yn y trefi a'r canolfannau allweddol hyn, a all gael effaith sylweddol ar lesiant corfforol a meddyliol pobl, ac yn arbennig mynediad pobl at ofal iechyd, addysg, cyflogaeth a gweithgareddau hamdden.

⁴⁶ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, td. 41

⁴⁷ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022, td.91

Ffigur 19: Mynediad i drefi/canolfannau allweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus (TrC)



O ran amseroedd teithio, mae cael mynediad trwy opsiynau teithio mwy cynaliadwy yn llai deniadol na'r daith gyfatebol yn y car. Tynnwyd sylw hefyd at dueddiadau o'r fath yn Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion sy'n nodi, *'roedd yr amser teithio dwyffordd cyfartalog ar draws trafnidiaeth gyhoeddus i gyrraedd gwasanaethau allweddol yng Ngheredigion, gan gynnwys gofal iechyd ac addysg, yn 77 munud sydd 61% yn uwch na chyfartaledd Cymru, sef 41 munud. Mae hefyd yn llawer cyflymach i gyrraedd y gwasanaethau hyn mewn car (11 munud yng Ngheredigion o'i gymharu â 7 munud yng Nghymru).'*⁴⁸

⁴⁸ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

8 TWRISTIAETH

Mae twristiaeth yn chwarae rôl hanfodol yn llesiant economaidd Canolbarth Cymru. Mae'r rhanbarth yn gartref i brif atyniadau a chyrchfannau twristiaeth, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog ac arfordir Gorllewin Cymru. Yn ystod 2014-2016, roedd Canolbarth Cymru yn cyfrif am 18% o deithiau domestig dros nos (Prydain Fawr), 10% o ymweliadau rhyngwladol, a 12% o ymweliadau dydd i Gymru, gyda'r diwydiant yn cyflogi 23,000 o fewn y rhanbarth.⁴⁹ Yn 2020, roedd 13.2% o gyflogaeth yng Nghanolbarth Cymru o fewn diwydiant oedd yn gysylltiedig â thwristiaeth.⁵⁰

Mae twristiaeth yn dibynnu ar gysylltedd a hygyrchedd da i'r rhai sy'n ymweld â'r ardal, a gall problemau sy'n gysylltiedig â chysylltiadau trafnidiaeth i Ganolbarth Cymru ac o fewn Canolbarth Cymru fod yn rhwystri i gynyddu twf y diwydiant twristiaeth. Mae Canolbarth a Gorllewin Cymru wedi cael eu nodi fel rhai sy'n *'arbennig o ddibynol ar dwristiaeth ac yn bell iawn o gysylltiadau trafnidiaeth strategol presennol'*,⁵¹ gan awgrymu er gwaethaf arwyddocâd economaidd a chymdeithasol twristiaeth yng Ngheredigion a Phowys, fod y seilwaith trafnidiaeth presennol ar draws y rhanbarth yn rhwystro twf twristiaeth.

Mae patrymau teithio o dwristiaeth yng Nghymru yn dangos dibyniaeth ar deithio mewn car. Yn 2019, dim ond 16% o'r teithiau i atyniadau ymwelwyr yng Nghymru gafodd eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus a 6% ar droed. Cafodd y mwyafrif o'r teithiau i atyniadau ymwelwyr eu gwneud mewn car (68%).⁵² Er nad yw data rhanbarthol ar gael ar hyn o bryd, mae'n debygol nad yw cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus gwael yn rhanbarth Canolbarth Cymru, fel y dangosir trwy gydol yr Achos dros Newid, yn darparu opsiynau teithio cynaliadwy digonol ar gyfer teithiau twristiaeth neu hamdden. Mae'n debygol bod y problemau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cyffredinol yn cyfyngu ar y defnydd ohoni gan dwristiaid ac ymwelwyr â'r rhanbarth. Mae materion o'r fath yn cynnwys:

- Diffyg gwasanaeth;
- Oriau gwasanaeth afreolaidd;
- Mynediad gwael;
- Cysylltedd digidol; a
- Fforddiadwyedd.

Mae Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, sy'n chwarae rôl arwyddocaol yn economi Canolbarth Cymru, yn enghraifft o'r problemau sy'n ymwneud â mynediad ymwelwyr trwy drafnidiaeth gynaliadwy. Yn 2019, amcangyfrifwyd bod cyfanswm effaith economaidd twristiaeth y Parc Cenedlaethol yn £326 miliwn a'i fod yn cefnogi dros 4,000 o swyddi amser llawn cyfatebol.⁵³ Gellir

⁴⁹ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020

⁵⁰ Economi Ymwelwyr Cymru: 2021, Llywodraeth Cymru, 28 Ebrill 2022

⁵¹ Union Connectivity Review, Yr Adran Drafnidiaeth, 2021, td. 32

⁵² [Mesur atodol S6 | Trafnidiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)

⁵³ Crynodeb STEAM 2019 Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, GTS, 2019

cyrraedd yr ardal yn hawdd mewn car trwy'r A470, A479 a'r A40, sydd wedi cael eu cysylltu ymhellach i ffwrdd gan yr M4 a'r M50. Mewn cymhariaeth, mae mynediad trwy ddulliau cynaliadwy yn fwy cyfyngedig. Mae gwasanaeth bws T4 a weithredir gan TrawsCymru yn cynnig cysylltiadau o Gaerdydd i'r Drenewydd trwy Aberhonddu, ac mae gwasanaeth T6 yn cynnig cysylltiadau o Abertawe i Aberhonddu. Nid oes unrhyw wasanaethau bws uniongyrchol i Fannau Brycheiniog o'r tu allan i Gymru nac o Ogledd Cymru. Nid oes gorsaf drenau o fewn y Parc Cenedlaethol chwaith, gyda'r gorsafoedd agosaf ym Merthyr Tudful, y Fenni a Llanymddyfri,⁵⁴ sydd wedi eu lleoli ar gyrion yr ardal. Mae hyn yn dangos, er bod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog ag arwyddocâd economaidd yng Nghanolbarth Cymru fel cyrchfan twristiaeth, mae mynediad i'r ardal trwy ddulliau teithio cynaliadwy yn gyfyngedig.

O ran teithiau twristiaeth, roedd 39% o deithiau undydd twristiaeth yng Nghymru yn dechrau yn Lloegr a 2% yn yr Alban yn 2022. Mae'r gyfran sy'n weddill yn teithio o fewn Cymru ac o Ddeddwyrain Cymru yn bennaf. Mae'r mwyafrif o dwristiaeth o Loegr yn dechrau yng Ngogledd-orllewin Lloegr, Gorllewin Canolbarth Lloegr a De-orllewin Lloegr⁵⁵. Nid yw data rhanbarthol ar gael ar hyn o bryd, ond mae data tarddiad teithiau i Gymru yn dangos pwysigrwydd cysylltedd trafnidiaeth o fewn Cymru, gan fod y mwyafrif o deithiau domestig, ar gyfer cymudo a thwristiaeth, yn dechrau yn Neddwyrain a De-orllewin Cymru. Mae hefyd yn dangos pwysigrwydd cysylltedd trawsffiniol gan fod cyfran fawr o gymudwyr a thwristiaid yn teithio o ranbarthau cyfagos yn Lloegr.

Mae twristiaeth yng Nghanolbarth Cymru yn dymhorol gyda chyfnodau brig ac amrywiadau yn y galw i deithio trwy gydol y flwyddyn. Dangoswyd bod cyfnodau brig yn y galw i deithio o ymweliadau undydd twristiaeth domestig o fis Ebrill i fis Mehefin lle mae niferoedd a gwariant teithiau ar eu huchaf.⁵⁶ Mae hyn yn rhoi pwysau tymhorol ar y rhwydwaith trafnidiaeth. Roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw hefyd at faterion ynghylch natur dymhorol twristiaeth a darparu seilwaith trafnidiaeth priodol. Er enghraifft, os yw seilwaith gwefru cerbydau trydan wedi cael ei gynllunio dim ond i ateb anghenion y boblogaeth leol, gall hyn greu heriau yn ystod cyfnodau o alw brig gan dwristiaid. Yn ogystal, efallai y bydd angen pwyntiau gwefru ar dwristiaid mewn lleoliadau gwahanol i'r rhai sy'n byw yn yr ardal.

⁵⁴ [Sut i Gyrraedd – Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Cymru](#)

⁵⁵ Ystadegau Twristiaeth Domestig Prydain Fawr (teithiau undydd yng Nghymru): 2022, Llywodraeth Cymru, Mehefin 2023

⁵⁶ Ystadegau Twristiaeth Domestig Prydain Fawr (teithiau undydd yng Nghymru): 2022, Llywodraeth Cymru, Mehefin 2023

9 HERIAU AMGYLCHEDDOL

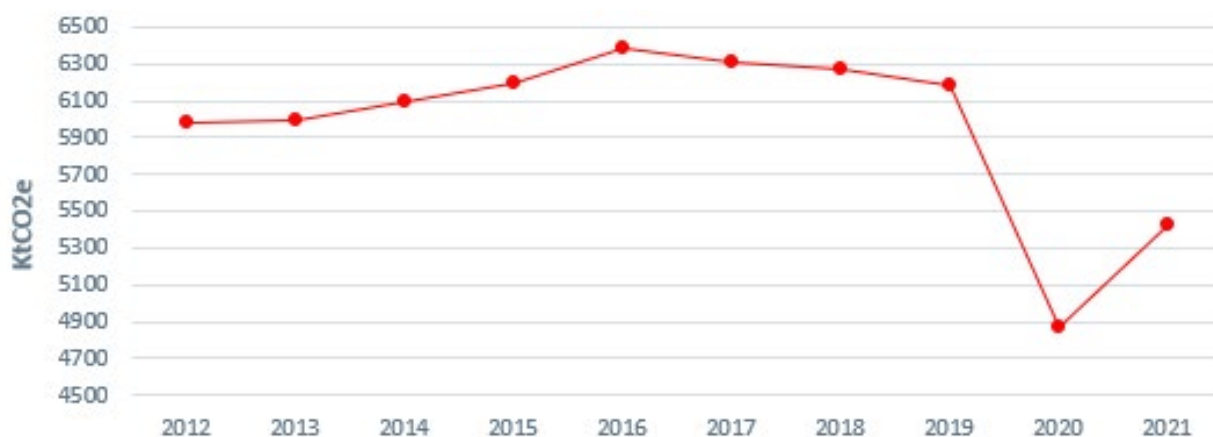
9.1 TRAFNIDIAETH A'R AMGYLCHEDD

Mae'r effaith sylweddol y mae trafndiaeth yn ei chael ar yr amgylchedd yn cael ei chydabod yn eang, yn enwedig o ran llygredd aer, llygredd sŵn ac allyriadau nwyon tŷ gwydr. Trwy allyriadau nwyon tŷ gwydr, mae trafndiaeth yn cyfrannu at gynhesu byd-eang a newid hinsawdd. Mae gan drafndiaeth effeithiau sylweddol hefyd ar iechyd pobl, natur ac ecosystemau, er enghraifft trwy golli cynefinoedd, allyriadau, llygredd sŵn a golau.

9.2 LLEIHAU ALLYRIADAU CARBON

Yn 2020, nodwyd mai'r sector trafndiaeth oedd y trydydd allyrrydd nwyon tŷ gwydr mwyaf, y tu ôl i'r sectorau cyflenwi ynni a busnes yn unig. Mae Ffigur 20 yn dangos lefelau allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafndiaeth, sy'n Fesur Monitro allweddol Llwybr Newydd.⁵⁷ Yn 2021, cynhyrchodd y sector trafndiaeth ddomestig 14.9% (5,421 cilotunnell o garbon deuocsid cyfatebol (KtCO_{2e})) o gyfanswm KtCO_{2e} Cymru. Mae'r lefelau is o'i gymharu â blynyddoedd blaenorol oherwydd effeithiau pandemig y coronafeirws yn ôl pob tebyg.

Ffigur 20: Cyfanswm allyriadau nwyon tŷ gwydr y sector trafndiaeth ddomestig (2012-2021)



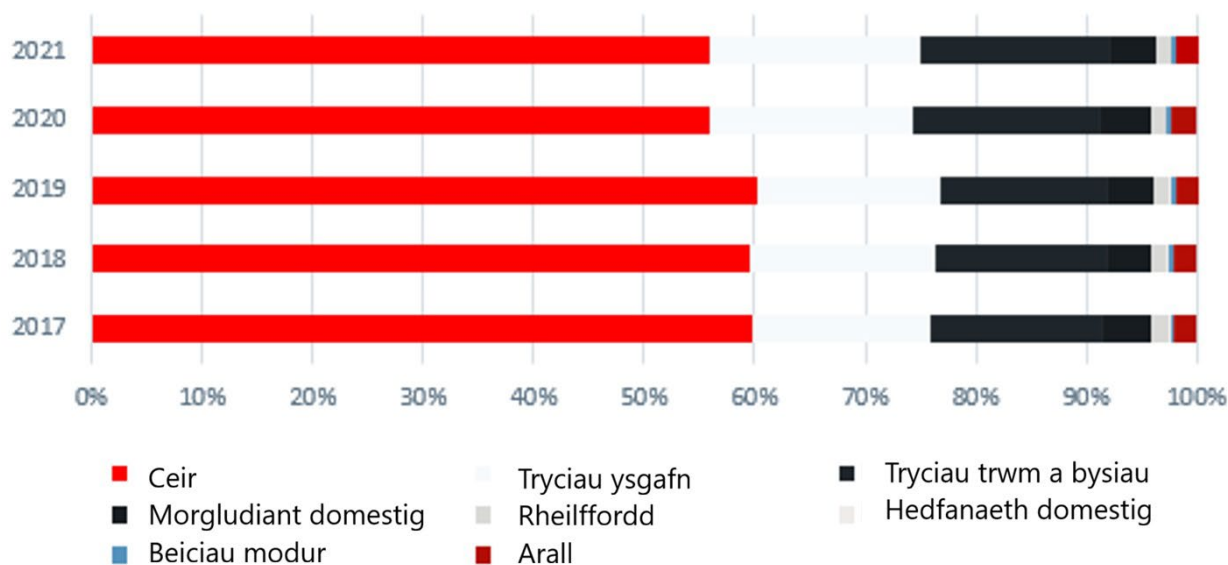
Mae'r Cynlluniau Ynni Ardal Leol ar gyfer Powys a Cheredigion yn dangos bod tua 16% o'r allyriadau nwyon tŷ gwydr yn 2021 (cyfwerth â CO₂) ym Mhowys a Cheredigion wedi dod o drafndiaeth.⁵⁸ Mae'r ffigur hwn yn cynnwys ffyrdd A ac is-ffyrdd yr awdurdod lleol, ond nid cefnffyrdd.

⁵⁷ [Mesur Allweddol M6 | Trafndiaeth Cymru \(trfw.wales\)](https://trfw.wales)

⁵⁸ Powys: Cynllun Ynni Ardal Leol a Cheredigion: Cynllun Ynni Ardal Leol, 2024

Mae Ffigur 21 yn dangos canran yr allyriadau nwyon tŷ gwydr yn ôl dull domestig dros y pum mlynedd diwethaf.⁵⁹ Ym mhob un o'r blyneddau a ddangosir, mae car yn gyfrifol am y mwyafrif o'r allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru o'r sector trafndiaeth (56% yn 2021). Ar lefel ranbarthol, mae hyn yn adlewyrchu'r lefelau uchel o ddefnydd o geir a'r ddibyniaeth fawr ar geir preifat ar gyfer pob taith yng Nghanolbarth Cymru.

Ffigur 21: Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr yn ôl Modd Teithio Domestig Dros y Pum Mlynedd Diwethaf



Yn 2021, cymeradwyodd Senedd Cymru darged sero net sy'n rhwymo'n gyfreithiol ar gyfer 2050. Er mwyn cyflawni sero net, mae nifer y cyllidebau carbon pum mlynedd wedi cael eu gosod. Mae'r ail Gyllideb Carbon 2 (2021-2025) yn gofyn am ostyngiad o 37% mewn allyriadau o'i gymharu â lefelau 1990, a bydd Cyllideb Carbon 3 (2026 – 2030) yn gofyn am ostyngiad o 63%. Adlewyrchir targedau sero net yn Llwybr Newydd ac fe'u cefnogir gan y targed newid moddol o wneud 45% o deithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, trwy gerdded a beicio erbyn 2040. Bydd gostyngiad yn nifer y teithiau yn y car yng Nghanolbarth Cymru yn hanfodol er mwyn gostwng allyriadau a gweithio tuag at dargedau cenedlaethol Cymru a chyfrannu at ymdrechion rhwngwladol i liniaru effeithiau newid hinsawdd.

9.3 CERBYDAU ALLYRIADAU ISEL

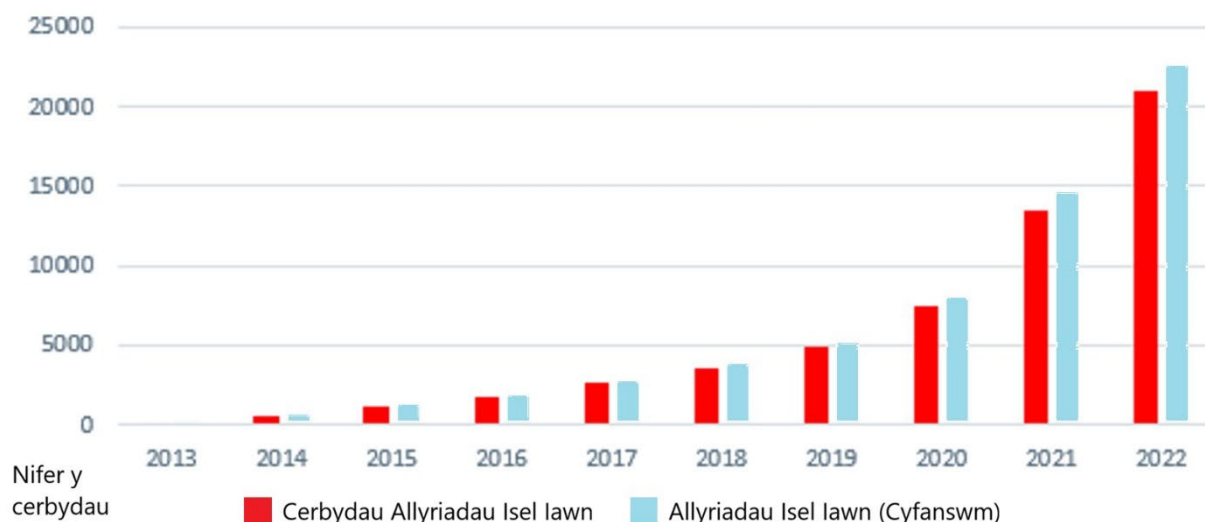
Yng nghefn gwlad Canolbarth Cymru, bydd y defnydd o gerbydau allyriadau isel yn bwysig o ran gweithio tuag at sero net. Mae canran y cerbydau sydd ag allyriadau isel iawn neu sero yn Fesur Monitro allweddol Llwybr Newydd ac mae'n dangos bod cerbydau allyriadau isel iawn neu sero yn cyfrif am gyfanswm o 1.1% o gerbydau ffyrdd yng Nghymru yn 2022.⁶⁰ Mae hyn yn cynrychioli 1.3% o geir, 1% o fysiau a choetsys, a 0.9% o dacsis a cherbydau hurio preifat. Yn yr un modd, mae

⁵⁹ [Mesur allweddol M6 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)

⁶⁰ [Mesur allweddol M2 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)

Cynlluniau Ynni Ardal Leol Powys a Cheredigion yn dangos bod 1% o gerbydau ym Mhowys a Cheredigion yn drydanol yn unig.⁶¹ Er gwaetha'r gyfran gyffredinol isel o gerbydau, mae Ffigur 22 yn dangos bod cerbydau allyriadau isel iawn wedi cynyddu o ran nifer ers 2013, gyda chyfraddau twf o 54% yn 2020 ac 81.1% yn 2021.

Ffigur 22: Nifer y cerbydau allyriadau isel iawn (ULEVs) o 2013 i 2022



Bydd datblygu rhwydwaith cynhwysfawr o bwyntiau gwefru yn hanfodol er mwyn cynyddu'r nifer sy'n defnyddio cerbydau trydan. Gweledigaeth Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan Cymru yw, *'Erbyn 2025, bydd pawb sy'n defnyddio ceir a faniau trydan yng Nghymru yn hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man lle mae arnynt ei angen'*, ond canfu'r strategaeth fod gan Gymru lai nag 1% o gyfanswm y gwefrwyr cyflym y rhagwelir y bydd eu hangen erbyn 2030 (30,000 i 55,000).⁶²

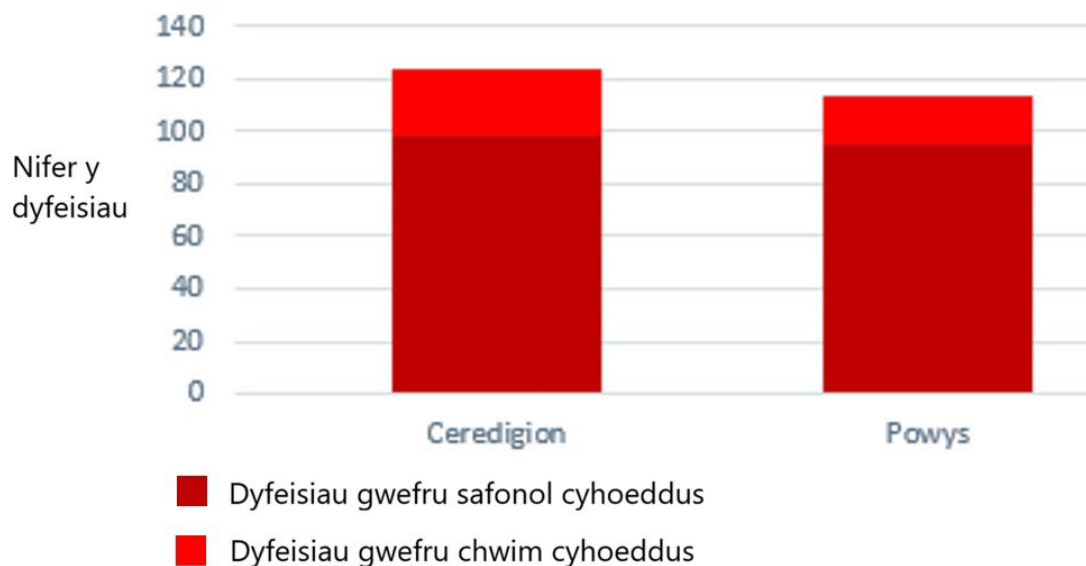
Mae'r Ffigur isod yn dangos nifer y pwyntiau gwefru cerbydau trydan sydd ar gael yn gyhoeddus yn y rhanbarth sy'n Fesur Monitro Llwybr Newydd.⁶³ At ei gilydd, mae gan Geredigion 124 o ddyfeisiau gwefru sydd ar gael yn gyhoeddus ar gyfer cerbydau trydan ar hyn o bryd, ac mae 114 ym Mhowys. Sir Benfro yw'r awdurdod lleol yng Nghymru sydd â'r nifer fwyaf o ddyfeisiau gwefru sydd ar gael yn gyhoeddus (200). O ran dyfeisiau gwefru fesul 100,000 o'r boblogaeth, mae gan Geredigion 175.5 ac mae gan Bowys 85.4. O'r holl ALLau yng Nghymru, mae gan Geredigion y nifer fwyaf o wefrwyr fesul 100,000 o'r boblogaeth, sy'n adlewyrchu'n rhannol y boblogaeth is na mewn ardaloedd eraill.

Ffigur 23: Nifer y dyfeisiau gwefru sydd ar gael yn gyhoeddus yng Ngheredigion a Phowys (Ionawr 2024)

⁶¹ Powys: Cynllun Ynni Ardal Leol a Cheredigion: Cynllun Ynni Ardal Leol, 2024

⁶² [Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan \(llyw.cymru\)](#)

⁶³ [Mesur allweddol S10 | Trafnidiaeth Cymru \(trfw.wales\)](#)



9.4 CYDNERTHEDD Y SEILWAITH TRAFNIDIAETH

Mae trafndiaeth a'i heriau amgylcheddol wedi eu cysylltu'n agos iawn lle mae trafndiaeth yn effeithio ar faterion amgylcheddol megis newid hinsawdd ac yn cael ei heffeithio ganddynt. Yn ogystal â'i rôl o ran cynhyrchu allyriadau nwyon tŷ gwydr, mae'n debygol y bydd y rhwydwaith trafndiaeth yn cael ei effeithio'n niweidiol gan newid hinsawdd trwy achosion mwy aml o lifogydd, erydiad, tymheredd uwch, gwyntoedd cryfion a melltt⁶⁴.

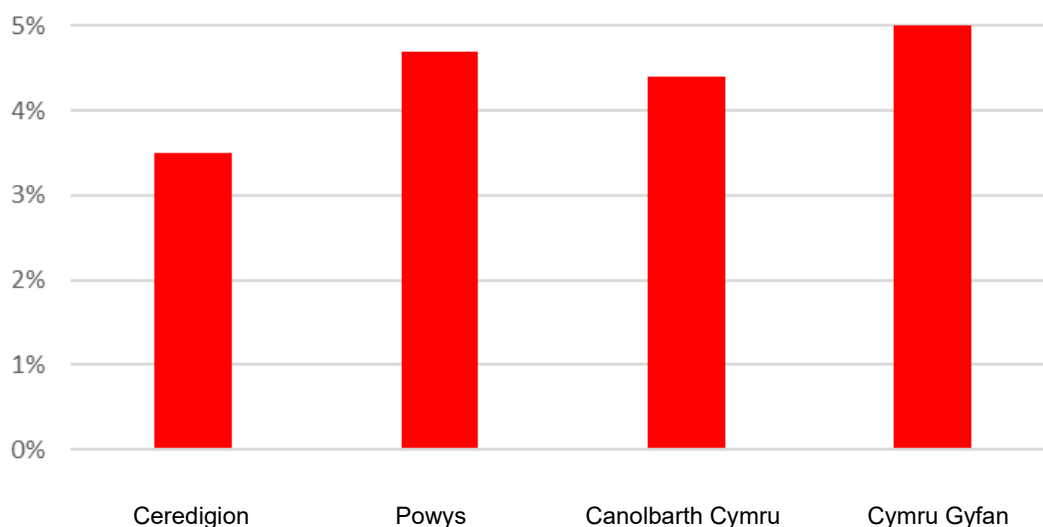
Mae cydnherthedd y rhwydwaith trafndiaeth yn y dyfodol yn hanfodol i'r holl themâu sy'n cael eu hystyried yn yr Achos dros Newid hwn. Yng Nghanolbarth Cymru, ac ar draws Cymru, mae risgiau cynyddol i gydnerthedd y rhwydwaith trafndiaeth oherwydd effeithiau newid hinsawdd, sy'n cynnwys risg llifogydd.

Mae Ffigur 24 yn dangos canran y rhwydwaith ffyrdd lleol sydd mewn perygl uchel neu ganolig o lifogydd sy'n rhan o Fesur Monitro Llwybr Newydd.⁶⁵ Mae'n dangos bod 4.4% o'r rhwydwaith ffyrdd lleol yng Nghanolbarth Cymru mewn perygl o lifogydd, sy'n is na Chymru gyfan (5.0%). Yng Nghanolbarth Cymru, mae cyfran fwy o'r rhwydwaith ffyrdd lleol mewn perygl o lifogydd ym Mhowys nag yng Ngheredigion.

Ffigur 24: Canran y rhwydwaith ffyrdd lleol sydd mewn perygl uchel neu ganolig o lifogydd (2023)

⁶⁴ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022

⁶⁵ [Mesur atodol S22 | Trafndiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)



Codwyd materion sy'n gysylltiedig â digwyddiadau'r tywydd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid, o ran effaith llifogydd a'r tarfu ar drafnidiaeth. Nodwyd y gall eithafion tywydd gael effaith fawr ar seilwaith trafndiaeth y rhanbarth o ran gwasanaethau wedi eu canslo a difrod oherwydd llifogydd neu dirlithriadau, a bod problemau oherwydd tywydd garw yn debygol o waethygu yn y dyfodol.

9.5 DIOGELWCH AR Y FFYRDD A CHYNNAL A CHADW PRIFFYRDD

Cafodd effaith digwyddiadau diogelwch ar y ffyrdd ar y rhwydwaith priffyrdd strategol ei nodi hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid. O ran diogelwch y rhwydwaith ffyrdd, Powys oedd â'r nifer fwyaf o wrthdrawiadau ar y ffyrdd lle roedd pobl wedi marw neu wedi cael eu hanafu'n ddifrifol yn 2022 o blith holl awdurdodau lleol Cymru.⁶⁶ Mae diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig y rhwydwaith priffyrdd gwledig, e.e. ffyrdd cul a diffyg llwybrau troed, yn debygol o ddylanwadu ar ddewisiadau teithio mewn ardaloedd gwledig a bod yn ffactor sy'n cyfyngu ar lefelau cerdded a beicio.

Mae'r ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at effaith achosion diogelwch ar y ffyrdd o ran cau ffyrdd a dargyfeirio traffig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Mae hyn yn achosi oedi ar gyfer teithiau, e.e. trafndiaeth gyhoeddus, cludo nwyddau a thwristiaeth, a all gael effeithiau canlyniadol ar economi Canolbarth Cymru.

Gall cyflwr gwael y rhwydwaith priffyrdd hefyd gael effaith ar ddiogelwch. Nodwyd pwysigrwydd rhwydwaith priffyrdd sy'n cael ei gynnal a'i gadw'n dda o safbwynt diogelwch ar y ffyrdd hefyd yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid, e.e. o ran darparu rhwydwaith priffyrdd sy'n ceisio lleihau gwrthdrawiadau ac sy'n targedu achos gwrthdrawiadau, e.e. trwy ddarparu lleoedd i yrwyr orffwys pan fyddant wedi blino.

⁶⁶ [Damweiniau ffyrdd a gofnodwyd yn ôl difrifoldeb ac ardal \(llyw.cymru\)](#)

Mae darparu system drafnidiaeth ddiogel, hygyrch ac sy'n cael ei chynnal a'i chadw'n dda yn hanfodol ar gyfer y rhanbarth. Cafodd pwysigrwydd cynnal a chadw yr ased priffyrdd yn barhaus, yn ogystal â gwella safon y rhwydwaith priffyrdd, ei nodi yn ystod yr ymgysylltu â rhanddeiliaid. Roedd rhanddeiliaid yn teimlo bod cynaliadwyedd y rhwydwaith priffyrdd i ddyfodol y rhanbarth yn bwysig ar gyfer llawer o'r materion a godwyd yn yr Achos dros Newid hwn, e.e. sicrhau bod modd cael mynediad at wasanaethau, gan alluogi rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus. Yn yr un modd, mae Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion yn nodi, *'mae rhwydweithiau ffyrdd o ansawdd uchel yn allweddol er mwyn galluogi cymunedau â chysylltiadau da, maent yn darparu mynediad i wasanaethau, cyflogaeth, hyfforddiant a hamdden'*.⁶⁷

Mae Ffigur 25 yn dangos canran y ffyrdd A (ffyrdd sirol awdurdod lleol) sydd mewn cyflwr gwael.⁶⁸ Mae'r data hwn yn ymwneud â Mesur Monitro Llwybr Cymru sy'n monitro canran y seilwaith trafndiaeth sydd mewn cyflwr da.⁶⁹ Mae'n dangos bod canran y ffyrdd A sydd mewn cyflwr gwael yng Nghanolbarth Cymru, yn ogystal â Chymru gyfan, wedi cynyddu rhwng y blynyddoedd 2016-17 a 2018-19. Mae Powys a Chymru gyfan wedi gweld cynnydd ymylol o 0.3% a 0.2%, tra bod Ceredigion wedi gweld cynnydd mwy o 0.5%. Yng Nghanolbarth Cymru, mae gan Geredigion gyfran uwch o ffyrdd A sydd mewn cyflwr gwael, ac yn 2018-19, roedd 4.7% o ffyrdd A yr awdurdod lleol yng Ngheredigion mewn cyflwr gwael.

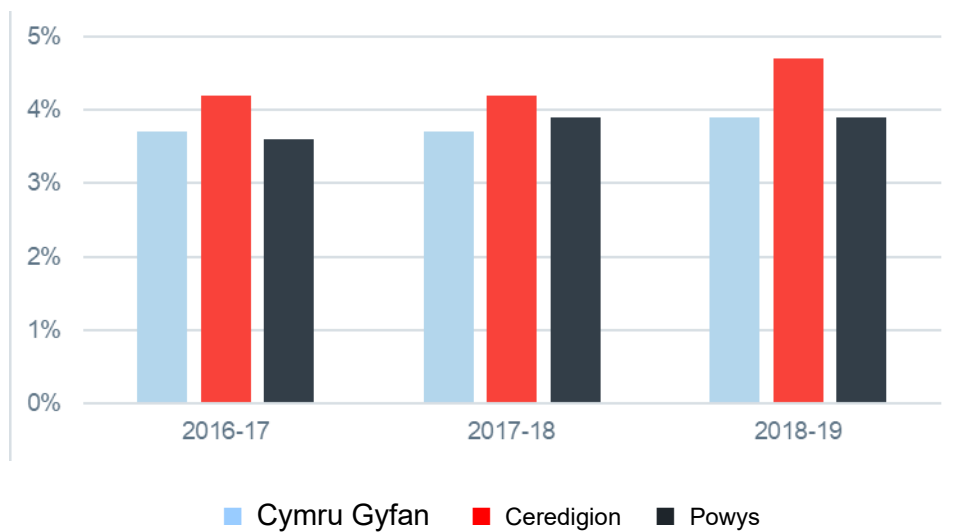
Dylid nodi nad yw problemau'n gyfyngedig i rwydwaith ffyrdd yr awdurdod lleol, gan fod rhwydwaith cefnffyrdd sylweddol yng Nghanolbarth Cymru. Roedd yr ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi nodi pwysigrwydd cynnal a chadw'r asedau priffyrdd strategol hyn yn barhaus i bob defnyddiwr.

⁶⁷ Asesiad o Lesiant Lleol Ceredigion, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022, td. 120

⁶⁸ [Canran rhwydwaith ffyrdd yr awdurdod lleol sydd mewn cyflwr gwael yn ôl math o ffordd a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#)

⁶⁹ [Mesur atodol S21 | Trafnidiaeth Cymru \(trc.cymru\)](#)

Ffigur 25: Canran y ffyrdd A awdurdod lleol sydd mewn cyflwr gwael



10 CASGLIAD

Mae'r Achos dros Newid hwn wedi nodi'r materion allweddol ar gyfer trafndiaeth yn rhanbarth Canolbarth Cymru. Mae wedi trafod heriau rhanbarthol mewn perthynas â:

- Gwledigrwydd;
- Cysylltedd economaidd;
- Dibyniaeth ar y car;
- Trafnidiaeth gyhoeddus;
- Teithio llesol;
- Mynediad at wasanaethau;
- Twristiaeth;
- Allyriadau carbon;
- Cydnerthedd y rhwydwaith trafndiaeth; a
- Diogelwch ar y ffyrdd.

Bydd y materion a nodwyd yn yr Achos dros Newid hwn yn llywio datblygiad gweledigaeth ac amcanion CTRh Canolbarth Cymru. Bydd y rhain yn nodi'r hyn y mae'r CTRh yn ceisio ei gyflawni, er mwyn mynd i'r afael â'r materion a nodwyd yn yr Achos dros Newid hwn, yn ogystal â blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd.

Mae'r Achos dros Newid hwn wedi cael ei lywio gan amrywiaeth o ffynonellau data cenedlaethol a lleol. Bydd gwaith yn y dyfodol i ddatblygu polisïau a phrosiectau CTRh Canolbarth Cymru yn parhau i gael ei lywio gan ddata rhanbarthol pan fydd ar gael, e.e. data ffonau symudol i nodi tarddiad a chyrchfan allweddol ar draws y rhanbarth. Bydd hyn yn sicrhau bod pob cam o ddatblygu'r CTRh yn cael ei ategu gan sylfaen dystiolaeth gryf.



1 Capital Quarter
Tyndall Street
Cardiff
CF10 4BZ

wsp.com