

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru 2015



Cyngor Sir
Ceredigion
County Council



Cyngor Sir
Powys
County Council



Cyngor
Gwynedd
Council

Rhagair i Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru 2015



Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol wedi'i baratoi ar y cyd gan Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru, sef Powys, Ceredigion a Gwynedd (ar gyfer Meirionnydd) mewn ymateb i ofyniad Llywodraeth Cymru i CTLI gael eu cyflwyno erbyn diwedd mis Ionawr 2015. Mae proses paratoi'r cynllun wedi'i oruchwyllo gan TraCC fel Cyd-bwyllgor yr awdurdodau trafndiaeth lleol. Mae'r Cynllun yn ddogfen statudol ar gyfer trafndiaeth yn y rhanbarth.

Mae'r tri awdurdod lleol yn gweithio ar y cyd i **hwyluso datblygiad economaidd, sicrhau mynediad i bawb at wasanaethau a chyfleoedd, cynnal a gwella ansawdd bywyd cymunedol**, a gwneud cyfraniad gweithgar at reoli carbon ac ansawdd yr amgylchedd drwy ddarparu mewn partneriaeth, **system drafndiaeth fforddiadwy ac integredig yn y rhanbarth**.

Mae'r CTLI yn ategu gwaith yr awdurdodau lleol wrth ddatblygu a chynllunio'r economi yn cynnwys cynlluniau a pholisïau statudol pob un o'r awdurdodau.

Nod y Cynllun yw mynd i'r afael â phrif faterion a chyfleoedd Canolbarth Cymru:

- Anawsterau wrth gael mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau, yn benodol i'r rheini sydd heb gar ac oherwydd yr angen i deithio'n bell iawn;
- Cyfleoedd gwael i basio, manau cul a chyfyngiadau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn arwain at amseroedd teithio hirach a llai o ddibynadwyedd ar amseroedd disgwylidig teithiau ar gyfer cludo pobl a nwyddau o fewn y rhanbarth ac i gyrchfannau allweddol y tu allan i Ganolbarth Cymru;
- Risgiau cynyddol i wytnwch y rhwydwaith oherwydd effeithiau newid hinsawdd, gan gynnwys risg o lifogydd.
- Cyfleoedd i gynyddu dulliau teithio llesol a rhannu, ac i wella iechyd a lles y gymuned leol a pharhau i wella'r record diogelwch y ffordd.

Mae'r Cynllun yn cynnwys rhaglen fanwl o 2015-2020 a fframwaith o gynlluniau tan 2030. Mae'n nodi amrywiaeth o ymyraethau a chynlluniau ar gyfer pob dull o deithio, gyda rhai ohonynt yn berthnasol i'r holl awdurdodau ac eraill yn rhai lleol. Mae cynlluniau'n ymateb i faterion trafndiaeth yn y rhanbarth ac yn ategu'r rhai sy'n cael eu datblygu ar y lefel genedlaethol ac ar draws ffiniau.

Nod y Cynllun yw gwella mynediad i gyrchfannau a marchnadoedd allweddol, gwella mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau, gwella iechyd a lles drwy gynyddu lefelau cerdded a beicio, gwella diogelwch a diogeledd ac ar yr un pryd dod â buddion a lleihau effeithiau ar yr amgylchedd.

Tra bod y CTLI yn adnabod materion a chyfleoedd ar gyfer yr holl agweddau ar drafndiaeth, mae'r ymyraethau a'r cynlluniau wedi'u cyfyngu i'r rhai hynny sy'n rhan o gylch gwaith awdurdod trafndiaeth lleol ac nid ydynt yn cynnwys cynlluniau sy'n berthnasol i'r rhwydwaith trenau neu'r rhwydwaith cefnffyrdd. Ymdrinnir â'r materion hyn yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru yn edrych ymlaen at weithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflwyno cynlluniau i fynd i'r afael â phroblemau a chyfleoedd trafndiaeth yng Nghanolbarth Cymru.

Bydd llwyddiant y Weledigaeth yn dibynnu ar lefel y buddsoddiad sydd ar gael i drafndiaeth o'r holl ffynonellau yn ystod y blynyddoedd nesaf. Bydd cyfyngiadau mawr ar y sefyllfa ariannol yn y dyfodol rhagweladwy. Yr amgylchiadau gorau er mwyn gallu gwireddu'r weledigaeth hon yw cydweithio'n agos fel awdurdodau Canolbarth Cymru ar y cyd â Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a'r Llywodraeth ar draws y ffin, budd-ddeiliaid eraill yn y maes trafndiaeth, defnyddwyr trafndiaeth, sefydliadau sector gwirfoddol a chyda datblygwyr a busnesau.

Y Cynghorydd Alun Williams, Cadeirydd TraCC

CYNNWYS

1	Cyflwyniad	1
1.1	Cynnwys a Chyfnod y Cynllun	1
1.2	Statws a Strwythur y CTLI	6
2	Adolygiad o Bolisiâu a Blaenoriaethau Rhanbarthol	7
2.1	Cyflwyniad	7
2.2	Cysylltiadau gyda Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru.....	7
2.3	Adolygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac Astudiaethau Eraill	10
2.4	Adolygu Polisiâu a Chynlluniau Eraill	14
3	Gweledigaeth y CTLI	16
4	Problemau a Chyfleoedd	17
4.1	Trosolwg	17
4.2	Sylwadau ar Faterion a Chyfleoedd	20
4.3	Casgliadau	33
5	Deilliannau ac Ymyraethau Lefel Uwch	34
5.1	Deilliannau	34
5.2	Ymyraethau Lefel Uwch	34
6	Cyfnod y Cynllun 2015-2020	39
6.1	Rhaglen Gyfalaf Pum Mlynedd	39
6.2	Rhaglen Gyfalaf.....	39
6.3	Blaenoriaethu Cynlluniau	40
6.4	Datblygu a Chyflwyno'r Rhaglen	40
7	Dyheadau'r Tymor Canolig a'r Tymor Hir	55
7.1	Cyflwyniad	55
7.2	Rhaglenni 2020-2030	55
8	Gwiriadau Statudol	58
8.1	Cyflwyniad	58
8.2	Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS).....	58
8.3	Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (ARhC)	58
8.4	Asesiad Effaith Cydraddoldeb (AEC)	58
8.5	Asesiadau Eraill.....	58
9	Ymgynghori	60
9.1	Cyflwyniad	60
9.2	Awdurdodau Lleol.....	60
9.3	Gweithdy Budd-ddeiliaid	60
9.4	Ymgynghoriad Cyhoeddus	60
10	Monitro ac Arfarnu	62
10.1	Y Cynllun Monitro ac Arfarnu	62

10.2 Tystiolaeth	62
10.3 Adroddiad Gwerthuso	63

Atodiadau

- Atodiad A – Crynodeb o'r Dogfennau Polisi a Chynllunio Allweddol
- Atodiad B - Cyflwyniad yn y Gweithdy Budd-ddeiliaid
- Atodiad C – Adroddiad Amgylcheddol Asesiad Amgylcheddol Strategol
- Atodiad D – Asesiad Sgrinio Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd
- Atodiad E - Asesiad Effaith Cydraddoldeb

Rhestr o Dablau

- Tabl 4.1: Crynodeb o Faterion a Chyfleoedd
- Tabl 5.1: Ymyraethau Lefel Uwch
- Tabl 5.2: Ymyraethau a Chynlluniau Lefel Uwch i fynd i'r afael â Materion a Chyfleoedd a chyflawni Deilliannau
- Tabl 6.1: Ymyraethau Lefel Uwch Gwella'r Cysylltiadau Strategol
- Tabl 6.2: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Mynediad at Gyflogaeth a Gwasanaethau
- Tabl 6.3: Ymyrraeth Lefel Uwch – Annog Cerdded a Beicio
- Tabl 6.4: Ymyraethau Lefel Uwch - Rhwydweithiau Cludiant Cyhoeddus Integredig
- Tabl 6.5: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Diogelwch
- Tabl 7.1: Cynlluniau Tymor Canolig a'r Tymor Hir 2020-2030
- Tabl 8.1: Cynllun Gweithredu AEC
- Tabl 9.1: Presenoldeb mewn Digwyddiadau Ymgynghori CTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru
- Tabl 9.2: Blaenoriaethu Deilliannau i GTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru

Rhestr o Ffigurau

- Ffigwr 1.1: Ardal CTLI Canolbarth Cymru
- Ffigwr 1.2: Graddau Traffig Canolbarth Cymru ar y Prif Lwybrau (DfT AADT 2010)
- Ffigwr 2.1: Cysylltiadau rhwng Trafnidiaeth a Meysydd Blaenoriaeth y Rhaglen Lywodraethu
- Ffigwr 2.2: Fframwaith Cynllunio Trafnidiaeth
- Ffigwr 4.1: Mynediad Daearyddol at Wasanaethau – Canolbarth Cymru
- Ffigwr 4.2: Newid yn y Boblogaeth fesul Ward 2001 – 2011
- Ffigwr 4.3: Symudiadau Llwythi ar Rwydwaith Ffyrdd Canolbarth Cymru
- Ffigwr 4.4: Graddfa Risg Rhwydwaith Ffyrdd Canolbarth Cymru
- Ffigwr 5.1: Deilliannau Cynllun Trafnidiaeth Lleol
- Ffigwr 6.1: Cynlluniau CTLI Canolbarth Cymru

1. Cyflwyniad

1.1 Cynnwys a Chyfnod y Cynllun

1.1.1 Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru

Lluniwyd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) hwn ar y cyd rhwng tri Awdurdod Lleol Canolbarth Cymru, sef Cyngor Sir Ceredigion, Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Powys. Nid yw'r cynllun ond yn berthnasol i Feirionnydd yng Ngwynedd gan fod gweddill y sir wedi'i chynnwys yn y CTLI ar y Cyd ar gyfer ardal gogledd Cymru. Mae rhannau o Barciau Cenedlaethol Bannau Brycheiniog ac Eryri wedi'u cynnwys yn ardal canolbarth Cymru ac mae'r Awdurdodau Parc Cenedlaethol hefyd wedi bod yn rhan o ddatblygu'r cynllun. Dengys ffigwr 1.1 ardal y cynllun, gan gynnwys rhwydwaith cefnffyrdd, y rhwydwaith priffyrdd a'r prif aneddiadau.

1.1.2 Cyd-destun

Mae canolbarth Cymru yn ardal eang ac amrywiol, yn ymestyn o Flaenau Ffestiniog yn y gogledd i Ystradgynlais yn y de ac o Fae Ceredigion yn y gorllewin i'r ffin â Lloegr yn y dwyrain. Cofnodwyd gan Gyfrifiad 2011 mai 242,452 oedd poblogaeth canolbarth Cymru, sy'n cynrychioli 8% o boblogaeth Cymru. Mae hyn yn gynydd o 8,280 (3.5%) ers 2001. Yn 2011, mae'r ffigwr hwn yn cynnwys awdurdodau lleol Ceredigion (75,900 – cynnydd o 1.3%), Powys (132,976 – cynnydd o 5.3%) a Meirionnydd (33,576 – cynnydd o 2.1%). Yn 2011, roedd 20.2% o'r bobl yn y rhanbarth hon yn 65 mlwydd oed neu'n hŷn, sy'n uwch na'r ffigwr ar gyfer Cymru gyfan (17.3%).

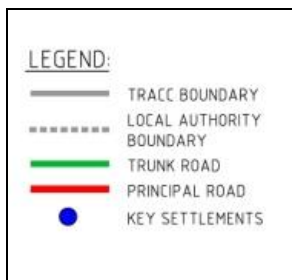
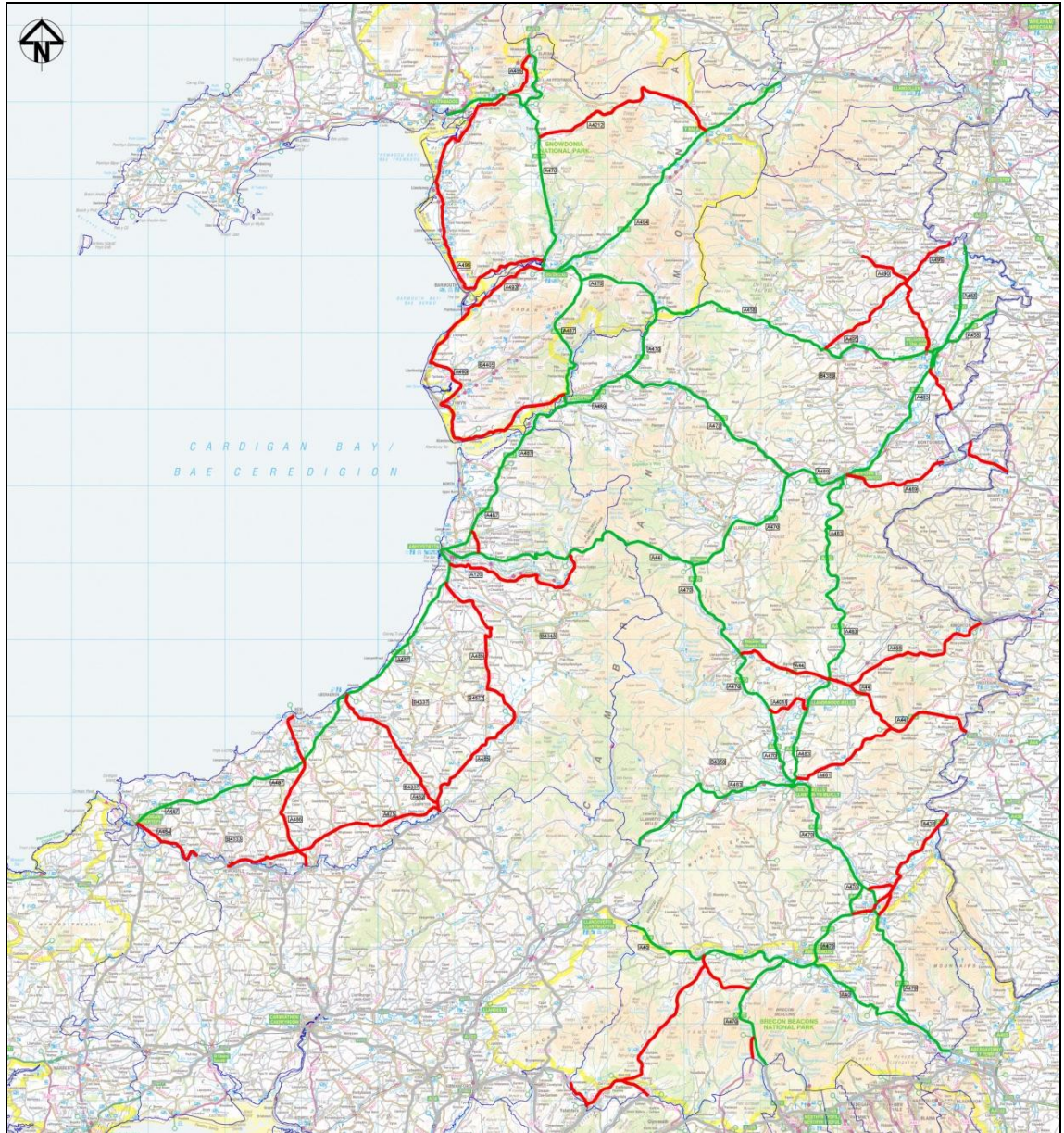
Mae patrwm trefi ac aneddiadau bychan ac ardaloedd hynod wledig yn nodweddiadol o'r rhanbarth. Aberystwyth yw'r ganolfan fwyaf, wedi'i hadnabod fel Canolfan Allweddol o Bwysigrwydd Cenedlaethol yng Nghynllun Gofodol Cymru. Tyfodd poblogaeth Aberystwyth 12% yn ystod y ddegawd ers 2001. Mae'r dref yn cynrychioli lleoliad sylweddol o gyflogaeth ac addysg i'r is-ranbarth gyda phoblogaeth o oddeutu 18,000¹. Mae Dyffryn Hafren yn cynrychioli ardal allweddol o boblogaeth a chyflogaeth, ac yn cynnwys trefi'r Drenewydd a'r Trallwng. Yn y de, mae Ystradgynlais yn ardal drefol bwysig, gyda chysylltiadau agos ag Abertawe a Chastell Nedd Port Talbot. Mae gan Ddyffryn Teifi, i'r de o Geredigion, gysylltiadau â Chaerfyrddin a Sir Benfro.

Mae'r llif mwyaf o deithiau i'r gwaith, sydd y tu allan i'r rhanbarth, yn mynd o Gwm Tawe, Caerfyrddin a Dyffryn Teifi i Abertawe, ac mae cysylltiadau i'r Amwythig, i'r ddau gyfeiriad, hefyd yn bwysig. Dengys data *Journey to Work*² er bod gan prif drefi canolbarth Cymru lefel cyfyngiant uwch o swyddi na nifer o rannau eraill yng Nghymru (61% yn Aberystwyth a 63% yn y Drefnewydd), mae'r lefelau hyn wedi gostwng yn y ddegawd ddiwethaf oherwydd bod pobl wedi dechrau teithio'n bellach i gyrraedd cyflogaeth. Yn ogystal, mae gan rai trefi ac aneddiadau lefelau is o gyfyngiant teithiau gyda dim ond 25% o deithiau i'r gwaith yn Nhrawsfynydd, Llanbedr a Phenrhyndeudraeth sy'n cychwyn yn lleol ac yn cyrraedd eu cyrchfan yn lleol a 31% yw'r canran ym Mlaenau Ffestiniog a 23% ym mhen uchaf Cwm Tawe.

¹ <http://www.aberystwyth.org.uk/more/statistics.shtml>

² Adroddiad *Journey to Work* 2011, Aecom

Ffigwr 1.1: Ardal CTLI Canolbarth Cymru



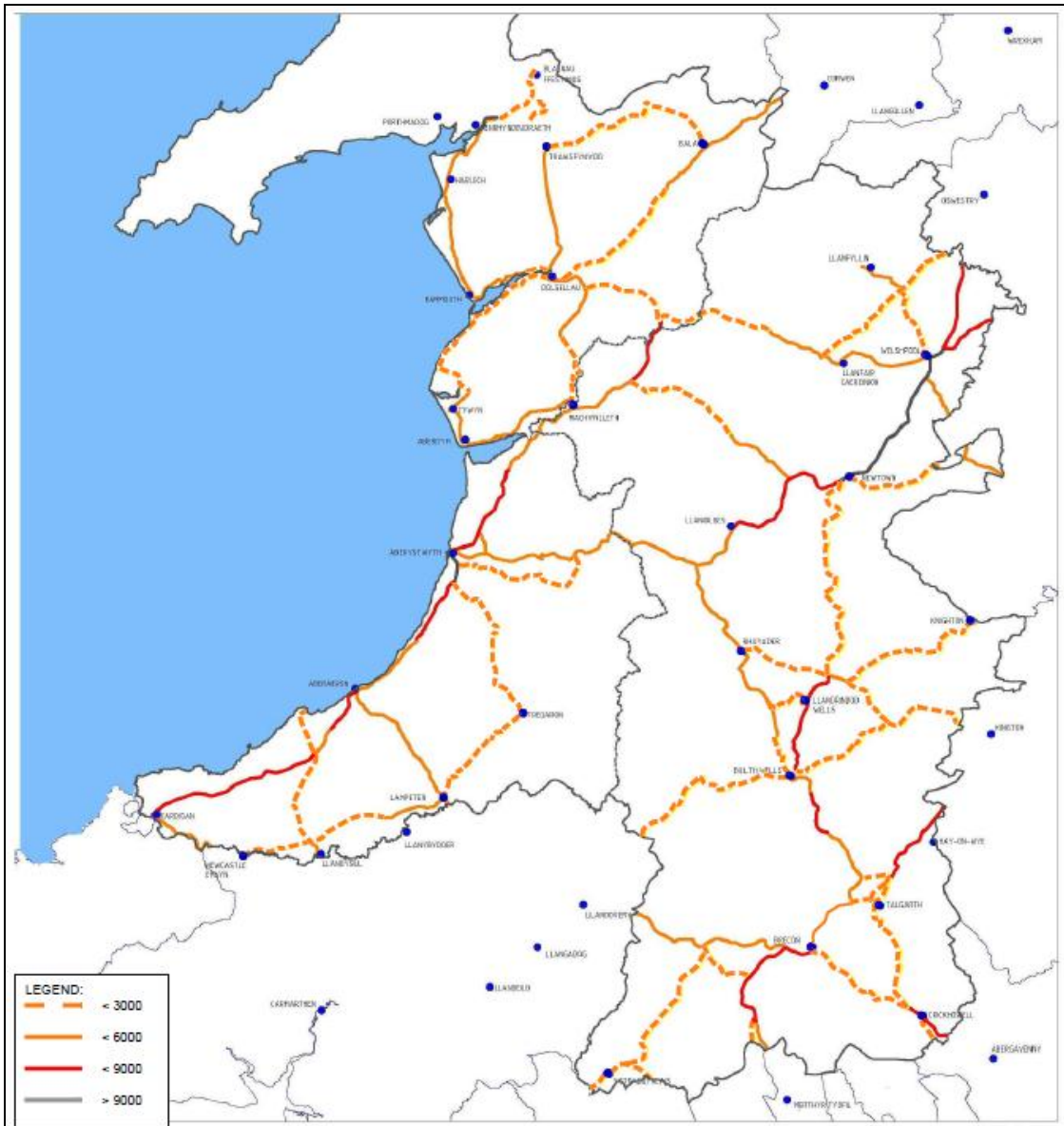
Prif yrwyr twf economaidd y rhanbarth yw Parth Menter Eryri a'r Parthau Twf Lleol ym Mhowys a Cheredigion. Mae'r Parth Menter yn safle 50 hectar wedi'i ganoli ar safle hen Orsaf Bŵer Trawsfynydd, a safle arall yng Nghanolfan Awyrennau a Pharc Menter Llanbedr, sydd gerllaw. Mae'r Parthau Twf Lleol ym Mhowys yn cynnwys Aberhonddu, y Drenewydd a Llandrindod a sefydlwyd Grŵp Tasg a Gorffen Gweinidogol i weithio ar argymhellion i'r ardal. Mae hyn bellach wedi cael ei ehangu i greu Parth Twf Lleol yn Nyffryn Teifi yng Ngheredigion.

O holl ardaloedd Cymru, mae'r ffin hiraf â Lloegr i'w chael yn y canolbarth, ac mae'r rhyngweithio rhwng y rhanbarth a Swydd Amwythig a Swydd Henffordd yn benodol ar gyfer gwasanaethau a gofal iechyd yn ffactor pwysig wrth deithio. Mae cysylltiadau ar draws y ffin hefyd yn bwysig i dwristiaid ac ymwelwyr, gyda'r atyniadau allweddol megis Clawdd Offa a Pharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog yn denu ymwelwyr o Loegr i'r rhanbarth.

Yr A483 o Swydd Amwythig yw'r prif lwybr ar gyfer siwrneiau i mewn ac allan o'r rhanbarth, a dyma lle ceir y llif Traffig Dyddiol uchaf ar sail cyfartaledd blynyddol (AADT) (fel y dengys Ffigur 1.2). Mae cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer Ffordd Osgoi'r Drenwydd er mwyn gwella'r cysylltiad strategol hwn yn hanfodol i ardal gyfan canolbarth Cymru. Mae cysylltiadau allweddol eraill yn cynnwys ffyrdd cyswllt Ceredigion i'r de (gan gynnwys yr A486 a'r A485), llwybr arfordirol yr A487, llwybrau arfordirol Gwynedd a chysylltiadau i'r gogledd ddwyrain ym Meirionnydd (A496, A493, A494), yr A44 o'r dwyrain i'r gorllewin rhwng Swydd Henffordd ac Aberystwyth a'r A470 o'r gogledd i'r de sy'n rhedeg trwy'r rhanbarth, er mai'r rhan i'r de o Aberhonddu tua de Cymru yw'r rhan sy'n gweld y defnydd mwyaf.

Mae'r gwasanaethau rheilffordd yn cynnwys Prif Lein y Cambrian, Lein yr Arfordir, Lein Calon Cymru a Lein Dyffryn Conwy. Mae'r cysylltiadau i'r Amwythig ac ymlaen am Birmingham yn strategol bwysig i fusnes, addysg a thwristiaeth y rhanbarth.

Ffigwr 1.2: Graddau Traffig Canolbarth Cymru ar y Prif Lwybrau (DfT AADT 2010)



1.1.3 Gofynion y CTLI

Yn sgil Deddf Trafnidiaeth 2000, daeth gofyn statudol i awdurdodau trafndiaeth lleol lunio Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) pob pum mlynedd ac i'w adolygu'n gyson. Diwygiwyd hyn gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 er mwyn medru cyflwyno Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae Offeryn Statudol Cymru 2014 Rhif 2178 yn addasu'r rhwymedigaeth i greu cynlluniau trafndiaeth lleol dan adran 108 Deddf 2000, er mwyn i awdurdod trafndiaeth lleol:

- a. baratoi cynllun trafndiaeth lleol ar gyfer rhan o'i ardal yn unig;
- b. ar y cyd ag un neu ragor o awdurdodau trafndiaeth lleol, baratoi cynllun trafndiaeth lleol o ran ardal sy'n cynnwys eu cydardal i gyd neu unrhyw rannau ohoni.

1.1.4 Canllaw a Chylch Gwaith Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol

Cyflwynodd Llywodraeth Cymru ganllaw ar baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol 2015 ym mis Mai 2014. Mae'r canllaw yn amlinellu pa ddull gweithio y mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i awdurdodau trafndiaeth lleol ei ddefnyddio wrth gydymffurfio â'u dyletswydd a'r broses sydd angen ei dilyn er mwyn i Weinidogion Cymru gymeradwyo'r CTLI.

Mae'r canllaw yn tynnu sylw at y ffaith nad yw'r gofyn i lunio cynllun trafndiaeth lleol yn beth newydd ac y bydd gan awdurdodau lleol ddeunydd sylweddol i'w ddefnyddio wrth baratoi eu CTLI. O'r herwydd, mae CTLI Canolbarth Cymru yn defnyddio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol TraCC a gwaith a gynhaliwyd yn ddiweddar yn dilyn y CTRh gan gynnwys strategaethau cerdded a beicio / teithio llesol, priffyrdd a'r rhwydwaith fysus a chluant cymunedol, yn ogystal â Thasglu Gweinidogol Gogledd Cymru a'r Bwrdd Uchelgais Economaidd sy'n berthnasol i Wynedd. Rhoddir ystyriaeth hefyd i Gynlluniau Datblygu Lleol a strategaethau cymunedol.

Dylai'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol adnabod materion a chyfleoedd ar gyfer yr holl agweddau sy'n berthnasol i drafndiaeth, ond dylid cyfyngu'r ymyraethau a'r cynlluniau i'r rhai hynny sydd o fewn cylch gwaith awdurdod trafndiaeth lleol ac ni ddylai gynnwys cynlluniau sy'n berthnasol i'r rhwydwaith trenau neu'r rhwydwaith cefnffyrdd, er enghraifft. Mae'r agweddau hyn wedi'u cynnwys yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (CTC) (cyhoeddwyd drafft ymgynghorol ohono ar 10 Rhagfyr 2014). Bydd y CTLI yn gweithredu fel dogfen i gyd-fynd â'r CTC ac mae Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru yn edrych ymlaen i weithio gyda Llywodraeth Cymru i roi sylw i faterion a chyfleoedd trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru.

1.1.5 Paratoi'r CTLI

Penderfynodd Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru baratoi Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd ar gyfer eu hardal ac mae Bwrdd TraCC wedi bod yn goruchwyllo'r gwaith o baratoi'r cynllun. Y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer canolbarth Cymru yw TraCC. Er nad yw TraCC bellach yn gorff sy'n gyfrifol am dderbyn a rheoli arian trafndiaeth rhanbarthol gan Llywodraeth Cymru, mae'r corff yn parhau i fod yn gyd-bwyllgor cyfansoddiadol sy'n gweithredu ar ran yr awdurdodau lleol ac yn gyfrifol am drafndiaeth.

Mae Cadeirydd TraCC, y Cynghorydd Alun Williams o Gyngor Sir Ceredigion, wedi datgan y **“Bydd cynrychiolwyr y Cynghorau'n parhau i gyfarfod yn rheolaidd i rannu gwybodaeth ac annog cydweithio. Yn benodol, byddwn yn gweithio gyda'n gilydd i gyflawni'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol statudol, ar ran y tri Chyngor yn ardal canolbarth Cymru, sydd i fod i ddod i rym ym mis Ebrill 2015. Bydd hwn yn Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd i Ganol Cymru; rydym yn edrych ymlaen i weithio gyda'n partneriaid a'n bud-ddeiliaid i gyd i ddatblygu ein dyheadau ar gyfer prosiectau trafndiaeth y rhanbarth i'r dyfodol, ac edrychwn ymlaen hefyd i weithio gyda Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i'n helpu i lenwi'r bylchau yng Nghanol Cymru”**.

1.1.6 Cyfnod y Cynllun

Y CTLI Terfynol yw'r ddogfen hon, a gyflwynir i Lywodraeth Cymru erbyn 31 Ionawr 2015, ac mae'n cynnwys rhaglen fanwl ar gyfer 2015-2020 a fframwaith ar gyfer cynlluniau sy'n arwain at 2030. Mae'r CTLI yn ddogfen statudol fydd yn bodoli law yn llaw â'r Cynlluniau Datblygu Lleol a pholisïau a chynlluniau eraill pob un o'r Awdurdodau Lleol.

1.2 Statws a Strwythur y CTLI

Paratowyd y ddogfen hon gan Hyder Consulting (UK) Ltd ar ran Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru (a arweinir gan Gyngor Sir Ceredigion). Y Ddogfen Derfynol yw hon ac mae'n rhoi ystyriaeth i adborth ar y Drafft Ymgynghori – cynhaliwyd y cyfnod ymgynghori rhwng 24 Tachwedd 2014 a 5 Ionawr 2015.

Mae strwythur y ddogfen yn cyd-fynd â'r hyn a amlinellir yng nghanllaw Llywodraeth Cymru, ac yn cynnwys yr adrannau a ganlyn:

- **Adran Dau:** sy'n darparu adolygiad o'r polisïau a'r blaenoriaethau sydd wedi'u sefydlu ar gyfer y rhanbarth;
- **Adran Tri:** sy'n nodi Gweledigaeth y CTLI;
- **Adran Pedwar:** sy'n amlinellu problemau a chyfleoedd trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru;
- **Adran Pump:** sy'n sefydlu pa ganlyniadau a ddisgwylir yn ogystal â'r ymyraethau a'r cynlluniau lefel uchel i gyflawni'r canlyniadau hynny;
- **Adran Chwech:** sy'n darparu rhaglen o gynlluniau dros gyfnod pum mlynedd o 2015 hyd 2020 i gyflawni pob un o'r ymyraethau lefel uwch;
- **Adran Saith:** sy'n darparu rhaglen ddangosol o gynlluniau ar gyfer 2020-2030 a throsolwg o ymyraethau tymor canolig a thymor hir;
- **Adran Wyth:** sy'n ystyried y gwiriadau statudol sydd wedi cael eu cyflawni fel rhan o baratoi'r cynllun;
- **Adran Naw:** sy'n adnabod y broses ymgynghori a gynhaliwyd i ddatblygu'r CTLI; ac
- **Adran Deg:** sy'n amlinellu'r fframwaith ar gyfer monitro a gwerthuso.

2 Adolygu Polisiâu a Blaenoriaethau Rhanbarthol

2.1 Cyflwyniad

Mae'r adran hon yn darparu trosolwg o'r cysylltiad rhwng y cynllun a Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, yn dilyn adolygiad o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a dogfennau allweddol diweddar eraill sy'n berthnasol i ganolbarth Cymru sy'n nodi'r polisiâu a'r blaenoriaethau, yn ogystal â throsolwg o bolisiâu a chynlluniau eraill.

2.2 Cysylltiadau â Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru

Mae gofyn i'r CTLI ddangos sut fydd trafndiaeth yn cyflawni canlyniadau'r Rhaglen Lywodraethu gyda ffocws ar uchafu'r buddion a ddaw o unrhyw fuddsoddiad mewn trafndiaeth yng Nghymru yn y dyfodol.

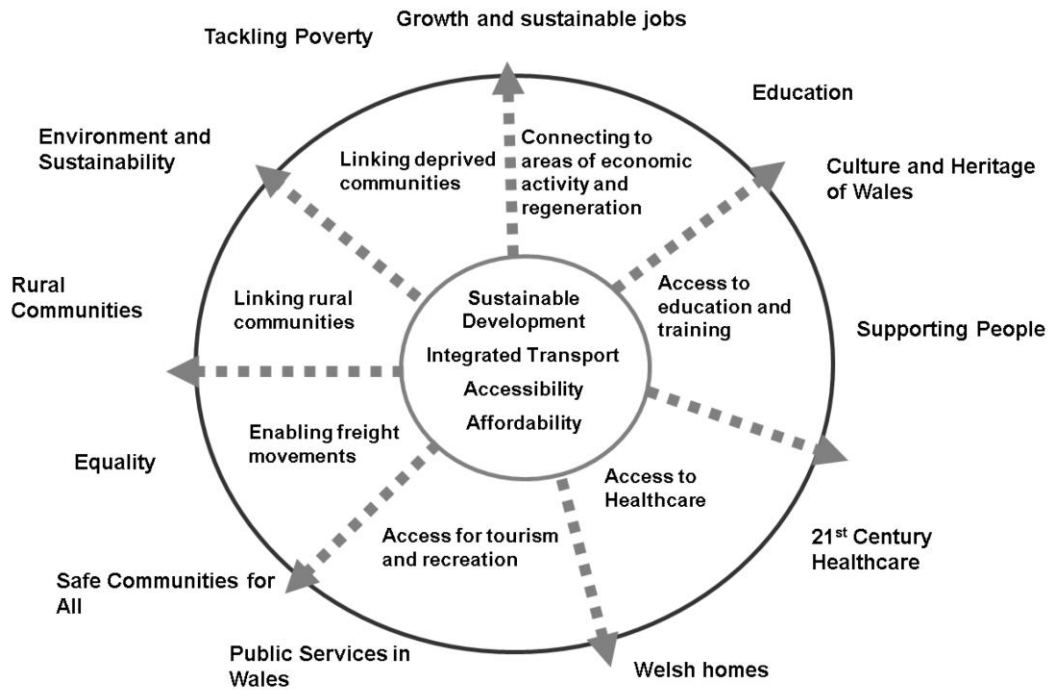
Lluniodd Llywodraeth Cymru'r ddogfen Rhaglen Lywodraethu yn 2011, oedd yn nodi blaenoriaethau a rhaglen ar gyfer tymor y Cynulliad. Mae yna 12 maes blaenoriaeth, fodd bynnag y rhai sy'n bennaf berthnasol i CTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru yw:

- **Twf a swyddi cynaliadwy** – y nod yw “cryfhau'r amodau fydd yn galluogi busnesau i greu swyddi a thwf economaidd cynaliadwy;”
- **Trechu tlodi**- y nod yw “lleihau tlodi, yn enwedig tlodi parhaus ymhlith rhai o'n pobl a'n cymunedau tlotaf, a lleihau'r debygoliaeth y bydd pobl yn mynd yn dlawd;”
- **Cymunedau Gwledig** - “sicrhau bod cymunedau gwledig yn parhau i ffynnu ac yn cynnig ansawdd bywyd rhagorol, gyda gwaith o safon uchel, tai fforddiadwy a gwasanaethau cyhoeddus a'u bod yn cael eu cynnal gan seilwaith cadarn, dibynadwy ac effeithiol o ran band eang, trafndiaeth gyhoeddus a chyfleustodau.”

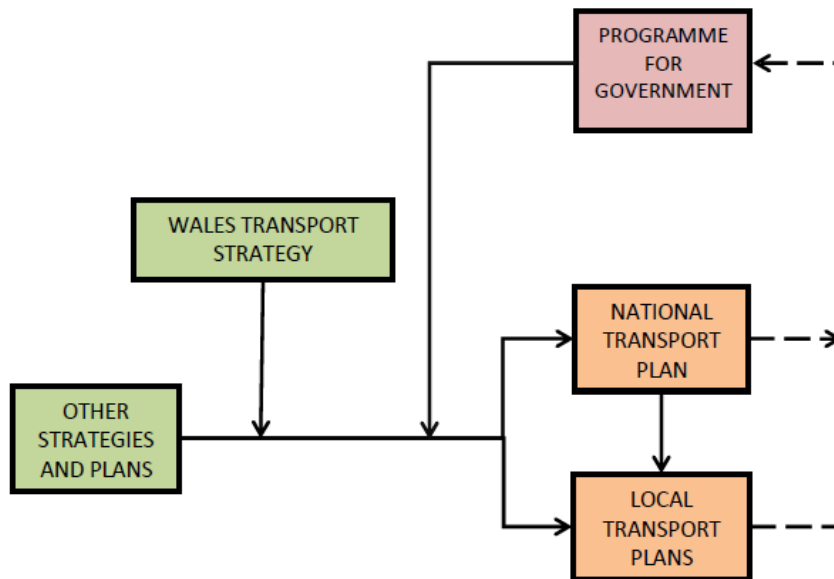
Dengys y berthynas rhwng trafndiaeth a Meysydd Blaenoriaeth y Rhaglen Lywodraethu yn Ffigwr 2.1 isod, o'r canllaw ar CTLI. Mae hyn yn dangos pwysigrwydd trafndiaeth hygyrch, fforddiadwy, cynaliadwy ac integredig i bob agwedd o flaenoriaethau Llywodraeth Cymru. Mae'r canlyniadau, yr ymyraethau a'r cynlluniau a amlinellir yn y CTLI hwn yn ceisio gwneud i ffwrdd â'r rhwystrau sy'n atal twf economaidd trwy wella'r cysylltiadau i gyflogaeth a'r cysylltiadau strategol i farchnadoedd cenedlaethol, darparu trafndiaeth fforddiadwy a hygyrch i swyddi a gwasanaethau a cheisio ymdrin â'r materion y mae cymunedau gwledig yn eu hwynebu trwy wella'r rhwydwaith ffyrdd sirol a chysylltiadau cerdded a beicio, yn ogystal â'r seilwaith sy'n cefnogi cludiant cyhoeddus a chludiant cymunedol.

Mae'r CTLI yn rhan o'r Fframwaith Cynllunio Trafnidiaeth fel y mae Ffigwr 2.2 yn ei ddangos.

Ffigwr 2.1: Cysylltiadau rhwng Trafnidiaeth a Meysydd Blaenoriaeth y Rhaglen Lywodraethu³



Ffigwr 2.2: Fframwaith Cynllunio Trafnidiaeth



Datgan y Canllaw fod Llywodraeth Cymru yn credu y dylai'r ffocws fod ar dargeddu buddsoddi mewn trafndiaeth fydd yn:

³ Canllaw i Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol – Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015, Mai 2014, Llywodraeth Cymru

- Cefnogi twf economaidd ac yn diogelu swyddi ar draws Cymru, ond gan ganolbwyntio'n benodol ar Ranbarthau'r Dinasoedd, Parthau Menter a Pharthau Twf Lleol;
- Lleihau anweithgarwch economaidd drwy ddarparu mynediad diogel a fforddiadwy i safleoedd cyflogaeth yng Nghymru;
- Uchafu cyfraniad posib gwasanaethau trafndiaeth effeithiol a fforddiadwy at drechu tlodi a thargedu buddsoddiad i gefnogi gwelliannau i hygyrchedd yn ein cymunedau sydd dan fwyaf o anfantais,
- Annog teithio sy'n fwy diogel, yn iachach ac yn gynaliadwy.

Mae'r CTLI yn ymateb i'r blaenoriaethau hyn wrth ddatblygu canlyniadau (yr hyn yr ydym eisieu ei gyflawni), ymyraethau a chynlluniau lefel uwch.

Roedd **Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru, 2010** yn gosod yr ymyraethau i gryfhau'r gwaith o ddatblygu system drafnidiaeth gynaliadwy ac i gyfrannu at nod hirdymor Llywodraeth Cymru o gael system drafnidiaeth sydd wedi'i datgarboneiddio yng Nghymru. Cyhoeddwyd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol ym mis Mawrth 2010 a chyhoeddwyd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol â blaenoriaeth yn 2011 i amlinellu ymrwymadau Llywodraeth Cymru hyd at 2015 a thu hwnt.

Y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, 2015 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru'r CTC Drafft ym mis Rhagfyr 2014. Er bod y CTLI yn adlewyrchu blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ac yn ceisio cefnogi'r rhaglenni buddsoddi sydd ar y gweill, fe'i paratowyd cyn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Terfynol, ond roedd y Drafft ar gael cyn cwblhau'r CTLI terfynol, serch hynny. Mae'r CTC Drafft yn nodi y bydd *"Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol yn adnabod blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth ar y lefel leol i gefnogi'r deilliannau yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a byddant yn cael eu datblygu yn unol â chanllawiau a ddarperir gan Lywodraeth Cymru"*⁴. Mae'r CTC Drafft yn nodi'r blaenoriaethau allweddol a ganlyn ar gyfer y Cynllun⁵, sy'n debyg i'r blaenoriaethau buddsoddi sydd wedi'u hadnabod yn y canllawiau CTLI:

- Twf economaidd: cefnogi twf economaidd a diogelu swyddi gan ganolbwyntio'n benodol ar Ranbarthau'r Dinasoedd, Parthau Menter a pharthau twf lleol;
- Mynediad i gyflogaeth: lleihau anweithgarwch economaidd drwy ddarparu mynediad diogel a fforddiadwy i gyflogaeth;
- Trechu tlodi: uchafu cyfraniad posib gwasanaethau trafndiaeth effeithiol a fforddiadwy at drechu tlodi a thargedu buddsoddiad i gefnogi gwelliannau i hygyrchedd yn ein cymunedau sydd dan fwyaf o anfantais;
- Teithio cynaliadwy a diogelwch: annog teithio sy'n fwy diogel, yn iachach ac yn gynaliadwy; a
- Mynediad i wasanaethau: cysylltu cymunedau a galluogi mynediad i wasanaethau allweddol.

⁴ Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015 – Drafft, paragraff 1.1.9

⁵ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 – Drafft, paragraff 1.3.4

2.3 Adolygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ac Astudiaethau Eraill

2.3.1 Cyflwyniad

Mae'r dogfennau polisi allweddol sy'n bwydo i mewn i'r gwaith o baratoi CTLI ar y Cyd ar gyfer canolbarth Cymru yn gosod y cyd-destun ar lefel ranbarthol ac yn darparu tystiolaeth am broblemau a chyfleoedd:

- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, 2009;
- Strategaeth Briffyrdd Ranbarthol, 2012;
- Strategaeth Cerdded a Beicio Ranbarthol, 2012/Strategaeth Teithio Llesol, 2014;
- Strategaeth Rhwydwaith Bysus a Chludiant Cymunedol, 2013;
- Strategaeth Reilffordd Ranbarthol Drafft, 2013;
- Uchelgais Economaidd: Strategaeth ar gyfer Newid, Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru 2012;
- Tasglu Gweinidogol Gogledd Cymru, gwaith yn mynd rhagddo.
- Tyfu Canolbarth Cymru, cynigion 2014.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r dogfennau eraill wedi cael eu hadolygu er mwyn penderfynu pa mor berthnasol yw'r CTRh i'r agenda polisi ar hyn o bryd.

2.3.2 Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mabwysiadwyd Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru ym mis Medi 2009. Mae'r weledigaeth gyffredinol ar gyfer rhanbarth TraCC fel a ganlyn:

'Cynllunio ar gyfer, a darparu mewn partneriaeth, system drafnidiaeth integredig yn rhanbarth TraCC sy'n hwyluso datblygiad economaidd, yn sicrhau mynediad at yr holl wasanaethau a chyfleoedd, yn cynnal ac yn gwella ansawdd bywyd cymunedol ac yn parchu'r amgylchedd.'

Deg blaenoriaeth y CTRh yw:

- Lleihau'r galw am deithio
- Lleihau effaith mudo ar yr amgylchedd lleol a byd-eang a sicrhau'r lefel uchaf o amddiffyniad i Safleoedd Ewropeaidd.
- Gwella diogelwch a sicrwydd i holl ddefnyddwyr trafndiaeth.
- Gwella hygyrchedd teithio i wasanaethau, swyddi a chyfleusterau ym mhob sector o'r gymdeithas.
- Gwella ansawdd ac integreiddiad y system cludiant cyhoeddus, yn cynnwys swyddogaeth cludiant cymunedol.
- Darparu, hyrwyddo a gwella dulliau teithio cynaliadwy.
- Cynnal a gwella'r seilwaith drafnidiaeth bresennol (ffyrdd a rheilffyrdd).
- Sicrhau bod materion teithio a hygyrchedd yn cael eu hintegreiddio'n briodol mewn penderfyniadau sy'n ymwneud â defnydd tir.

- Gwella effeithiolrwydd, dibynadwyedd a chydlynad symudiadau pob math o drafnidiaeth yng nghanolbarth Cymru a rhwng canolbarth Cymru a rhanbarthau eraill o Gymru a Lloegr.
- Darparu rhwydwaith deithio a thrafnidiaeth integredig a chydlynol drwy weithio'n effeithiol mewn partneriaeth.

Roedd y CTRh yn amlinellu saith ymyrraeth, ac roedd amcanion, polisiau neu gynlluniau i gyd-fynd a phob un ohonynt er mwyn eu cyflawni. Trwy weithio gyda budd-ddeiliaid yn ystod y gwaith o baratoi'r cynllun, adnabuwyd mai'r tair blaenoriaeth uchaf i awdurdodau lleol oedd gwella hygyrchedd, gwella cysylltiadau strategol ac annog teithio cynaliadwy.

Ymyraethau'r CTRh	
1.	Lleihau'r galw am deithio
2.	Lleihau effeithiau amgylcheddol
3.	Gwella diogelwch a sicrwydd
4.	Gwella hygyrchedd
5.	Annog teithio cynaliadwy
6.	Gwella cysylltiadau strategol
7.	Dylanwadu ar gynllunio defnydd tir

2.3.3 Strategaeth Briffyrdd Ranbarthol Canolbarth Cymru

Mae Strategaeth Briffyrdd Trac (2012) yn gosod dull cydlynol ar gyfer priffyrdd y rhanbarth, i gael ei ddefnyddio i dywys buddsoddiadau'r dyfodol, i sicrhau bod blaenoriaethau rhanbarthol yn cael eu cynrychioli'n llawn mewn gwariant cenedlaethol ac i gefnogi rhaglenni'r awdurdodau lleol ar gyfer buddsoddi mewn priffyrdd a'u cynnal a chadw. Gosodwyd y strategaeth ar gyfer pob priffordd yn y rhanbarth, p'un a ydynt yn cael eu rheoli gan awdurdodau lleol neu gan yr Asiantau Cefnffyrdd, er mwyn ceisio cynnwys y blaenoriaethau rhanbarthol mewn rhaglenni beth bynnag fo'r cyfrifoldebau.

Diben y strategaeth felly oedd darparu fframwaith ar gyfer buddsoddi mewn priffyrdd. Mae'r ddogfen strategaeth yn darparu cyfeiriad hirdymor. Mae'r ddogfen yn cynnwys trosolwg o'r cyd-destun polisi, y cyd-destun priffyrdd, problemau a chyfleoedd ynghyd â'r strategaeth ei hun.

Mae dogfen ar wahân i gyd-fynd â'r strategaeth o'r enw 'Rhaglen Flaenoriaethau ar gyfer Buddsoddiadau Priffyrdd 2012'. Mae hon yn cynnwys rhaglen pum mlynedd o gynlluniau, wedi'u blaenoriaethu drwy ddefnyddio fframwaith werthuso'r strategaeth, yn ogystal â blaenoriaethau'r rhanbarth fydd o bosib yn cael eu cyflawni gan Lywodraeth Cymru.

2.3.4 Strategaeth Cerdded a Beicio Canolbarth Cymru

Mae Strategaeth Cerdded a beicio TraCC (2012) yn darparu fframwaith ar gyfer buddsoddiadau cerdded a beicio yn y rhanbarth. Yn y lle cyntaf, mae'n amlinellu beth yw'r cyd-destun o ran polisiau a strategaethau, y materion gwaelodlin, ac yna'n llunio ac yn amlinellu methodoleg i alluogi gwerthuso cynlluniau arfaethedig.

Mae dogfen ar wahân i gyd-fynd â'r strategaeth o'r enw 'Rhaglen Flaenoriaethau ar gyfer Buddsoddiadau 2012'. Mae hon yn cynnwys rhaglen pum mlynedd o gynlluniau, wedi'u blaenoriaethu drwy ddefnyddio fframwaith werthuso'r strategaeth. Diweddarwyd y ddogfen yn ddiweddar fel rhaglen bum mlynedd ar gyfer Cerdded a Beicio a Theithio Llesol o 2014 ymlaen.

2.3.5 Strategaeth Reilffordd Canolbarth Cymru (drafft)

Roedd fersiwn ddrafft Strategaeth Reilffordd TraCC (2013) yn adnabod yr angen i ddatblygu strategaeth reilffordd gynhwysfawr a chyfredol ar gyfer rhanbarth canolbarth Cymru. Roedd y ddogfen yn anelu at ddarparu sail ar gyfer penderfyniadau buddsoddi; yn ogystal a bod yn fodd o gael Llywodraeth Cymru, Network Rail a'r Cwmnïau Trên i ddarparu isadeiledd a gwasanaethau rheilffordd yng nghanolbarth Cymru.

Mae'r strategaeth yn darparu un darlun rhanbarthol o beth fyddai awdurdodau lleol canolbarth Cymru yn dymuno ei weld yn digwydd ac yn adnabod sut y gellir cytuno ar raglenni ariannu TraCC/awdurdodau lleol ac adnoddau swyddogion ac Aelodau a'u defnyddio i gefnogi a darparu rhaglenni gwaith rheilffordd sydd wedi'u cytuno ar sail ranbarthol.

O ran y Cynllun Trafnidiaeth Lleol, roedd y strategaeth reilffordd yn adnabod nifer o elfennau strategol y gall awdurdodau lleol canolbarth Cymru ar y cyd â Llywodraeth Cymru gynorthwyo i'w darparu:

- Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd;
- Integreiddio gyda moddau eraill;
- Trefniadau partneriaeth effeithiol; a
- Marchnata a hyrwyddo gwasanaethau rheilffordd yn effeithiol.

2.3.6 Strategaeth Rhwydwaith Bysus a Chludiant Cymunedol Ranbarthol

Datblygodd TraCC Strategaeth Rhwydwaith Bysus a Chludiant Cymunedol Ranbarthol ddrafft yn 2013 i ffurfio sail i'r penderfyniadau buddsoddi a wneir gan y sector cyhoeddus yn y rhwydwaith bysus a chludiant cymunedol yng nghanolbarth Cymru. Mae paratoi y strategaeth fysus hon yn ddyletswydd dan A110, Deddf Trafnidiaeth 2010. Er bod y ddogfen ar ffurf drafft ar hyn o bryd, mae'n amlinellu problemau, cyfleoedd yn ogystal â strategaeth ar gyfer y rhwydwaith bysus a chludiant cymunedol.

Datblygodd TraCC gyfres o ddeilliannau, sef:

- Deilliant 1 - Mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol ar fws ac ar wasanaethau cludiant cymunedol;
- Deilliant 2 – Gwasanaethau sy'n fforddiadwy ac yn gost-effeithiol;
- Deilliant 3 - Rhwydweithiau integredig;
- Deilliant 4 – Gwasanaethau o ansawdd uchel;
- Deilliant 5 – Teithwyr arfaethedig yn ymwybodol o sut y caiff gwasanaethau eu darparu a pha bryd.

Roedd y strategaeth yn amlinellu meini prawf gwerthuso ar gyfer asesu gwasanaethau bws a chludiant cymunedol, yn ymwneud â darpar deithwyr, cyrchfannau, aneddiadau ac effeithiau cymdeithasol ac economaidd. Roedd pob llwybr wedyn yn cael ei asesu yn erbyn y meini prawf gwerthuso.

Mae darparu gwasanaethau bysus yn fater refeniw gan fwyaf ac nid yw'n medru bod yn rhan o raglen gyfalaf pum mlynedd y CTLI. Fodd bynnag, tynnwyd sylw at y ffaith y bydd gwariant ar wasanaethau bysus a chlodiant cymunedol yn cael ei gefnogi gan elfennau megis cyfnewidfeydd, safleoedd bws, hyfforddiant staff, gwybodaeth a hyrwyddo a thocynnau integredig.

2.3.7 Uchelgais Economaidd: Strategaeth ar gyfer Newid, 2012

Ffurfiwyd Bwrdd Uchelgais Economaidd gan chwe Awdurdod Lleol Gogledd Cymru yn 2012 er mwyn rhoi sylw penodol i faterion economaidd rhanbarthol ac i adnabod cyfleoedd i gydweithio a rhannu adnoddau. Mae strategaeth wedi'i llunio i amlinellu gweledigaeth a strategaeth rhanbarthol i'r economi. O'r herwydd, mae'r strategaeth yn berthnasol i Wynedd gyfan ac felly hefyd yn rhan o ardal CTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru.

Y weledigaeth ar gyfer yr uchelgais economaidd yw *“bod yn rhanbarth hyderus ac allblyg gydag economi amrywiol a gwerth uchel all ddarparu amrediad o gyfleoedd cyflogaeth o ansawdd i'w bobl.”*

Wrth galon y weledigaeth mae'r *“ysfa i wella **cynhyrchedd, pa mor gystadleuol yw'r rhanbarth a thwf** economi gogledd Cymru. I gyflawni twf economaidd cynaliadwy, bydd angen sawl dull ac ymyrraeth gan awdurdodau lleol a sefydliadau eraill. Bydd rhain yn mynd i'r afael â her barhaus cynhyrchedd, diweithdra ymysg yr ifanc a natur fregus y rhannau mwyaf ynysig o'r rhanbarth ble mae twf wedi bod yn arbennig o wan.”*

Mae'r materion strategol a'r rhaglen weithredu wedi cael eu hamlinellu yn y ddogfen. Bydd y CTLI yn cefnogi'r strategaeth hon yn ardal Meirionnydd trwy welliannau isadeiledd i annog twf ac ymlediad busnes, a helpu i ddiweddarau'r sail sgiliau, lleihau anweithgarwch a threchu diweithdra ymysg pobl ifanc trwy wella rhwydweithiau trafndiaeth a darparu mynediad at gyflogaeth.

2.3.8 Tasglu Gweinidogol Gogledd Cymru

Yn dilyn adroddiad Tasglu Trafnidiaeth Integredig Gogledd Ddwyrain Cymru, sefydlwyd Tasglu ym mis Tachwedd 2013 i gynghori Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar faterion trafndiaeth⁶. Mae hyn yn cynnwys Gwynedd gyfan ac felly'n rhan o ardal CTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru. Mae'r grŵp yn cynnwys cynrychiolwyr o'r awdurdodau lleol, Parthau Menter a'r sector preifat.

Mae gan waith y Tasglu ffocws ar brosiectau trafndiaeth strategol, gyda rhai o'r rhain yng nghylch gorchwyl yr Awdurdodau Lleol ac eraill yn rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Sicrhawyd bod yr adroddiadau a'r argymhellion a wnaed ar gyfer prosiectau ar gael ar gyfer datblygu'r CTLI.

2.3.9 Twf yng Nghanolbarth Cymru

Mae dwy sir Ceredigion a Phowys yn bwriadu tyfu economi canolbarth Cymru drwy sefydlu strwythur partneriaeth rhanbarthol a fframwaith strategol i hyrwyddo datblygiad economaidd cynaliadwy yng nghanolbarth Cymru. Bydd “Tyfu Canolbarth Cymru” yn grŵp ymgynghorol, nid un gweithredol, gyda'r diben o adnabod blaenoriaethau a chyfleoedd ar gyfer buddsoddi yn y rhanbarth mewn modd strategol.

⁶ <http://wales.gov.uk/newsroom/transport/2013/8145604/?lang=en>

Mae Adroddiad i Gabinet Cyngor Sir Ceredigion ar y bwriad (Tachwedd 2014) yn amlinellu amcanion lefel uchel strategol Tyfu Canolbarth Cymru, sef:

- Annog rhyngweithio gyda busnesau, addysg uwch ac addysg bellach a gyda budd-dddeiliaid o'r sector preifat a'r sector cyhoeddus
- Adnabod prif themâu a sectorau a blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi.
- Cefnogi arloesedd, mentergarwch a buddsoddi mewn busnes yng nghanolbarth Cymru.
- Cefnogi darpariaeth Parthau Twf Lleol Powys, a chysyniadau SIROLI a Pharth Twf Gwledig Teifi.
- Ymgysylltu â Fforwm Economaidd Canol Cymru a Fforwm Twristiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru.
- Sicrhau cydweithio a gwaith trawsffurfio ar lefel ehangach gyda phartneriaid allweddol, sefydliadau a'r gymuned fusnes.
- Cytuno ar rôl, cyfrifoldebau a gwell trefniadau cyflawni wrth hyrwyddo datblygiad economaidd.

Y nod yw sefydlu fframwaith ar gyfer trefniant cydweithio effeithiol ac effeithlon gyda Llywodraeth Cymru, gan ganolbwyntio ar greu swyddi a thwf fydd o fudd i ganolbarth Cymru.

I greu swyddi a thwf, rhaid gweithio ar drafndiaeth, cynllunio, tai a datblygiad economaidd mewn modd integredig. Mae hyn yn ysgogi mabwysiadu strwythur ehangach sy'n fwy integredig er mwyn cefnogi'r rhanbarth.

Yn y cam cyntaf, rhaid i'r grŵp "Tyfu Canolbarth Cymru" gwmpasu'r strategaethau, y cynlluniau a'r cynlluniau buddsoddi pwysicaf sy'n bodoli ar hyn o bryd. Bydd y wybodaeth sy'n deillio o'r ymarfer cwmpasu hwn yn creu crynodeb gweithredol i alinio blaenoriaethau cyffredin. Bydd hyn yn cynnwys ystyried y CTLI law yn llaw â phrif ddogfennau eraill. Y canlyniad yn y pendraw fydd sefydlu gweledigaeth i roi camau gweithredu a newidiadau cadarnhaol ar waith i ddatblygu'r economi yn nghanolbarth Cymru a sicrhau ei ffyniant.

2.4 Adolygu Polisiâu a Chynlluniau Eraill

Mae adolygiad cynhwysfawr o bolisiâu a chynlluniau lleol a chenedlaethol wedi cael ei gynnal. Ceir crynodeb o'r prif ddogfennau fydd yn effeithio ar baratoi'r CTLI yn Atodiad A, dan benawdau dogfennau trafndiaeth Llywodraeth Cymru, polisiâu a chynlluniau eraill Llywodraeth Cymru, polisiâu Llywodraeth y DU a Chynlluniau Datblygu Lleol a Strategaethau Cymunedol yr awdurdodau lleol. Y prif ddogfennau a adolygwyd yw:

- Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafndiaeth Cymru, 2008;
- Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol Cymru, 2010 a 2011 a Drafft 2015;
- Adroddiad Gwerthusiad Interim ar Gynlluniau Trafndiaeth Rhanbarthol a Chenedlaethol, Mai 2014;
- Adroddiad ar y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau, Mehefin 2014;
- Grŵp Tasg a Gorffen ar Symud Nwyddau (Cymru), Mawrth 2014;
- Fframwaith Diogelwch Ffyrdd i Gymru, 2013;
- Cynllun Gweithredu Cerdded a Beicio ar Gyfer Cymru, 2008;
- Creu Cymru Egniol, 2011;
- Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;

- Cynllun Gofodol Cymru, 2008;
- Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 7, Gorffennaf 2014);
- Strategaeth Newid Hinsawdd Cymru a'r Cynllun Cyflawni ar gyfer Ymaddasu, 2010;
- Cynllun Buddsoddi Isadeiledd Cymru, 2012;
- Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid - Fframwaith Adfywio Newydd, 2013;
- Y Strategaeth ar Gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru 2013-2023;
- Cynllun Iechyd Gwledig – Gwella'r Dull o Gyflenwi Gwasanaethau ledled Cymru, 2009;
- Strategaeth Twristiaeth Arfordirol Cymru, 2008;
- Cynllun Trafnidiaeth Ymwelwyr Bannau Brycheiniog , tudalen 2012;
- Cynlluniau Datblygu Lleol, pob awdurdod lleol;
- Cynlluniau Integredig Sengl, pob awdurdod lleol.

2.4.1 Casgliad Adolygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae adolygiad y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ynghyd â'r cyd-destun polisi a chynlluniau wedi dod i'r casgliad bod nifer o'r materion a'r cyfleoedd a'r ymyraethau tebygol a nodir yn y CTRh yn parhau'n berthnasol, ac mae'r blaenoriaethau ar adeg paratoi'r CTRh mewn perthynas â hygyrchedd, cysylltiadau strategol a theithio cynaliadwy yn arbennig o berthnasol i bolisi a blaenoriaethau diweddar Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, mae pwyslais gynyddol ar yr angen i fynd i'r afael â materion sy'n ymwneud â thwf economaidd, hyrwyddo cynhwysiad cymdeithasol a lleihau tlodi. Mae'r CTLI ar y Cyd felly yn mabwysiadu dull mwy cadarn yn y meysydd hyn.

3 Gweledigaeth y CTLI

Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol TraCC yn gosod gweledigaeth ar gyfer trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru. Trafodwyd hwn mewn gweithdy budd-ddeiliaid er mwyn sefydlu pa mor berthnasol ydoedd i Gynllun Trafnidiaeth Lleol 2015 ac fe'i cyflwynwyd yn y Drafft Ymgynghori. O ganlyniad, awgrymwyd newidiadau bychain i'r geiriad er mwyn adlewyrchu'n well y materion a'r cyfleoedd a chyd-destun polisi a chynlluniau cyfredol y Fframwaith Cynllunio Trafnidiaeth ar gyfer trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru. Mae'r rhain wedi'u hymgorffori yn y Weledigaeth ar gyfer Trafnidiaeth yng Nghanolbarth Cymru.

Gweledigaeth ar gyfer Trafnidiaeth yng Nghanolbarth Cymru

Bydd Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru yn cynllunio ar gyfer, ac yn darparu mewn partneriaeth, system drafnidiaeth fforddiadwy ac integredig yn y rhanbarth sy'n hwyluso datblygiad economaidd, yn sicrhau mynediad i bawb at wasanaethau a chyfleoedd, yn cynnal ac yn gwella ansawdd bywyd cymunedol, ac yn gwneud cyfraniad gweithgar at reoli carbon ac ansawdd yr amgylchedd.

Gweledigaeth yw hon, ac felly yn ei natur mae'n cyfleu dyheadau a'r hyn mae awdurdodau lleol canolbarth Cymru yn gobeithio ei gyflawni. Bydd ei llwyddiant yn dibynnu ar lefel y buddsoddiad sydd ar gael i drafnidiaeth o'r holl ffynonellau yn ystod y blynyddoedd nesaf. Yr amgylchiadau gorau er mwyn gallu gwireddu'r weledigaeth hon yw cydweithio'n agos fel awdurdodau lleol ar y cyd â Llywodraeth Cymru, gydag awdurdodau lleol a'r Llywodraeth ar draws y ffin, budd-ddeiliaid eraill yn y maes trafndiaeth, a chyda datblygwyr a busnesau.

4 Materion a Chyfleoedd

4.1 Trosolwg

Mae dogfennau'r polisïau a'r cynlluniau a'r amrywiol astudiaethau a wnaed yn darparu tystiolaeth o'r materion a'r chyfleoedd ar gyfer trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru, ac mae'r adran hon yn tynnu'n uniongyrchol ar ddogfennau gan gynnwys y CTRh, y polisi a'r dystiolaeth ar gyfer y Cynllun Datblygu Rhanbarthol newydd, y gwaith technegol ar y rhwydwaith trafndiaeth integredig a data allweddol arall megis Ystadegau ar gyfer Cymru. Mae'r prif ddogfennau sy'n darparu tystiolaeth o'r materion a'r chyfleoedd yn cynnwys:

- Y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, TraCC, 2009 (Ffynhonnell 1);
- Adroddiad Technegol 'North West and Mid Wales Integrated Transport Network', (Aecom), Ebrill 2014 (Ffynhonnell 2);
- *Mid and North Wales 2011 Journey to Work Analysis* (Aecom), Medi 2014 (Ffynhonnell 3);
- Ystadegau ar gyfer Cymru, *Monitoring the Regional Transport Plans, Baseline Report, 2011*, Mawrth 2012 (Ffynhonnell 4);
- Strategaeth Priffyrdd TraCC, 2012 (Ffynhonnell 5)

Mae'r materion a'r chyfleoedd cyffredin a ddarperir yng nghanllaw Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau trafndiaeth lleol wedi'u hadolygu ac ychwanegwyd atynt o'r dystiolaeth a'r materion sy'n benodol i Ganolbarth Cymru a nodwyd eisoes yn yr amrywiol ddogfennau. Cyflwynwyd rhestr o faterion a chyfleoedd i'r Gweithdy Budd-ddeiliaid wedi hynny, fel y sylfaen am drafodaeth fyddai'n arwain at gadarnhad ac eglurdeb.

Ceir crynodeb o'r materion a'r chyfleoedd o ran trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru yn Nhabl 4.1. Mae hwn yn cyfuno'r materion a'r chyfleoedd sy'n gyffredin i Lywodraeth Cymru (cyfeirnod mewn cromfachau) gyda'r rheini a nodwyd ar gyfer canolbarth Cymru, ar ffurf naw pennawd allweddol. Mae'r materion wedi'u cysylltu i'r deilliannau – yr hyn rydym eisiau ei gyflawni – yn Nhabl 5.2. Cyfeirir at dystiolaeth ar gyfer y materion a'r chyfleoedd. Caiff y materion eu trafod yn fanylach yn yr adran ganlynol. Yn ogystal, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft yn cynnwys data a chynlluniau eraill sy'n cefnogi'r dystiolaeth am y materion ac mae wedi'i ddefnyddio fel sy'n briodol yn y trosolwg materion a chyfleoedd (gan gydnabod nad yw sail tystiolaeth y CTC yn cynnwys Meirionnydd o fewn Canolbarth Cymru).

Tabl 4.1: Crynodeb o Faterion a Chyfleoedd

Mater/Cyfle	Tystiolaeth
<p>1. Mynediad at Gyflogaeth a Thwristiaeth</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Mae'n bosib fod gan safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig y tu allan i'r canol gysylltiadau cludiant cyhoeddus gwael (LIC 1)▪ Gall pobl sydd heb fynediad at gar gael eu heithrio o rai chyfleoedd cyflogaeth, hamdden a thwristiaeth (LIC 4)▪ Mae diffyg darpariaeth fysis gyda'r nos ac ar y penwythnos, sy'n peri trafferthion o ran cael mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, a dibyniaeth ar gar preifat (LIC 2)	<ul style="list-style-type: none">▪ Ffynhonnell 4, tudalen 25▪ Ffynhonnell 2, tudalen 26, ffigur 2.12▪ Ffynhonnell 1, atodiadau▪ Bwletin Ystadegol: Proffil y farchnad lafur ac economaidd ranbarthol. Canolbarth Cymru – Tachwedd 2013▪ UK Tourist 2009, Visit Britain

Mater/Cyfle	Tystiolaeth
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mae angen cynyddol i deithio ac am bellteroedd hirach i gyrraedd cyfleoedd gwaith (LIC 11) ▪ Mae'r materion uchod o fynediad gwael at gludiant cyhoeddus yn ddifrifol yng nghanolbarth Cymru o gofio ei natur wledig iawn a'r dwysedd poblogaeth isel. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cynllun Trafnidiaeth Ymwelwyr Bannau Brycheiniog a Phowys, tudalen 5 ▪ Adroddiad Monitro TraCC 2013/14 ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 2.7
<p>2. Mynediad Cynhwysol at Wasanaethau</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mae gan batrymau aneddiadau gwasgaredig oblygiadau o ran hygyrchedd a mynediad at wasanaethau allweddol, felly mae mwy o ddibyniaeth ar gar preifat (LIC 5) ▪ Diffyg cludiant fforddiadwy ar gael i rai cymunedau. Mae angen mynd i'r afael â'r problemau mae nifer o bobl yn eu hwynebu wrth gael mynediad at waith, addysg a gofal iechyd (LIC 7) ▪ Mae newidiadau yn lleoliad y gwasanaethau allweddol megis iechyd yn debygol o gynyddu'r teithiau mewn ceir, a gallai ynysu rhai cymunedau (LIC 6) ▪ Gall poblogaeth sy'n heneiddio, ac mewn rhai llefydd poblogaeth sy'n lleihau, arwain at dynnu gwasanaethau lleol ymaith, gan leihau mynediad at wasanaethau allweddol, sy'n arwain at ddiboblogi pellach (LIC 9) ▪ Cyfleoedd trwy arloesedd a chydweithio i wella'r ddarpariaeth cludiant mewn ardaloedd gweledig. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) 2011 ▪ Cyfrifiad 2011 ▪ Newyddion BBC Canolbarth Cymru ar lein (http://www.bbc.com/news/uk-wales-mid-wales-29739588) ▪ Strategaeth Ddrafft Rhwydwaith Cludiant Cymunedol a Bws TraCC, 2013 ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 2.7
<p>3. Integreiddio Cludiant Cyhoeddus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mae teithio ar fws i safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig yn golygu bod angen cyfnewid a theithio gyda mwy nag un gweithredwr, sy'n gwneud teithiau'n fwy cymhleth ac yn llai deniadol (LIC 3) ▪ Gall mynediad i orsafoedd trên drwy ddefnyddio car, cludiant cyhoeddus, cerdded neu feicio fod yn wael 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ffynhonnell 2, Ffigwr 4.9, tudalen 103 ▪ Arolwg Ffôn TraCC 2013 – Adroddiad Monitro TraCC 2012/13 ▪ Office of Rail Regulation, Adroddiad Monitro TraCC 2012/13 ▪ Strategaeth Ddrafft Rhwydwaith Cludiant Cymunedol a Bws TraCC, 2013 ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 2.7

Mater/Cyfle	Tystiolaeth
<p>4. Potensial Teithio Llesol</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mae cyfran uchel o deithiau cymudwyr oddi mewn i'r prif aneddiadau yn llai na 5km, a byddai posib eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio llesol (LIC 8) ▪ Mae cyfleoedd i gynyddu dulliau teithio llesol a rhannu, ac i wella iechyd a lles y gymuned leol. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ffynhonnell 4, tudalen 35 ▪ Ffynhonnell 2, tudalen 108, ffigwr 2.15, tudalen 30 ▪ Arolwg Iechyd Cymru 2011 a 2012 ▪ Strategaeth Cerdded a Beicio TraCC, Mawrth 2013. ▪ Arolwg Ffôn TraCC 2013 – Adroddiad Monitro TraCC 2012/13 ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 2.4
<p>5. Dibynadwyedd Amseroedd Teithiau a Chysylltiadau Strategol</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cyfleoedd gwael i basio, manau cul a chyfyngiadau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn arwain at amseroedd teithio hirach a llai o ddibynadwyedd ar amseroedd disgwylidiedig teithiau ar gyfer cludo pobl a nwyddau. ▪ Mae cyfleoedd i gysylltu'r ardal yn well ar draws ffiniau. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ffynhonnell 2, tudalen 29 ▪ Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ▪ Strategaeth Priffyrdd TraCC ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 2.7
<p>6. Cysylltiadau ar gyfer Cludo Llwythi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mae'r ddarpariaeth ar gyfer cerbydau sy'n cludo llwythi yn annigonol ar y mwyafrif o'r coridorau priffyrdd strategol pwysicaf (LIC 13) ▪ Effaith anghymesur cludo llwythi ar y ffyrdd ar y rhwydwaith priffyrdd is-safonol presennol. ▪ Cyfle i gludo llwythi ar reilffyrdd er mwyn lleihau ar gludo llwythi ar y ffyrdd. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, atodiadau ▪ ffynhonnell 2, tudalen 115 ▪ Strategaeth Priffyrdd TraCC
<p>7. Cyflwr Priffyrdd a Diogelwch y Ffordd</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gall cyflwr gwael priffyrdd effeithio ar ddiogelwch y ffordd ▪ Mae cyfle i barhau i wella'r record diogelwch y ffordd. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cyngor Sir Ceredigion – Perfformiad Llywodraeth Leol 2012/13 ▪ Adroddiad Monitro TraCC 2012/13 ▪ Strategaeth Priffyrdd TraCC
<p>8. Gwrthsefyll Newid Hinsawdd</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Risgiau cynyddol i wytnwch y rhwydwaith oherwydd effeithiau newid hinsawdd, gan gynnwys risg o lifogydd. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategaeth Priffyrdd TraCC ▪ Cynllun Rheoli Traethlin Gorllewin Cymru (2011) ▪ Cynllun Trafnidiaeth

Mater/Cyfle	Tystiolaeth
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cyfleoedd i wella safon a gwytnwch y rhwydwaith. ▪ Mae cyfleoedd i gynyddu'r gyfran sy'n teithio trwy ddulliau teithio llesol a lleihau effeithiau carbon trafndiaeth. 	<p>Cenedlaethol Drafft, adran 2.8</p>
<p>9. Argaeledd a Chynladwyedd Cyllid</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cyfyngiadau sylweddol ar gyllid cyfalaf a chyllid parhaus yn lleihau, yn peryglu darpariaeth hyd yn oed y lefelau sylfaenol o fynediad at farchnadoedd, swyddi a gwasanaethau. ▪ Gostyngiadau sylweddol yn argaeledd y cyllid yn peryglu gwytnwch a dibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, 2009 ▪ Adroddiadau Cynnydd Blyneddol TraCC 2010/11 hyd at 2013/14 ▪ Cyllidebau Awdurdodau Lleol ▪ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft, adran 4.3

4.2 Sylwadau ar Faterion a Chyfleoedd

4.2.1 Mynediad at Gyflogaeth a Thwristiaeth

Mae'n hanfodol fod gan bobl fynediad rhwydd at gyflogaeth a busnesau twristiaeth, er mwyn meithrin twf economaidd yn y rhanbarth, hyrwyddo cynhwysiad yn y farchnad lafur a chreu cymunedau llewyrchus.

Mae mynediad at gyflogaeth yn y rhanbarth yn wael. Mae patrymau aneddiadau gwasgaredig a dwysedd poblogaeth isel canolbarth Cymru yn golygu bod goblygiadau i ddarparu gwasanaethau cludiant cyhoeddus cynaliadwy, ac o ganlyniad mae dibyniaeth uwch ar geir preifat. Mae hefyd yn golygu bod cyfran uwch o'r boblogaeth yn teithio pellteroedd hirach i'w gwaith. Er enghraifft, mae 37.3% o boblogaeth canolbarth Cymru yn methu cael mynediad at ganolfan allweddol ar gludiant cyhoeddus, neu mae'r daith yn cymryd dros 90 munud (ffynhonnell 4, tudalen 25). Mae hyn yn cael ei waethygu gan grynodiad y cyfleoedd cyflogaeth yn y trefi mwy, megis y Drenewydd ac Aberystwyth. Tu allan i'r prif aneddiadau, mae cyflogaeth yn wasgaredig iawn, ac mae'r ddarpariaeth gwasanaeth gyfyngedig, y pellteroedd teithio maith, ynghyd â'r angen yn aml i gyfnewid rhwng gwahanol wasanaethau, yn ei gwneud yn anodd cael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau allweddol trwy gludiant cyhoeddus. Mae nifer o wasanaethau yn cynnig teithiau cyfyngedig, gan ddarparu mynediad yn ystod y dydd i siopau a gwasanaethau, ond yn aml iawn nid ydynt yn gweddu i amseroedd cymudo neu batrymau shift.

Mae gan y prif aneddiadau yn y rhanbarth ddalgylchoedd cyflogaeth mawr. Yn arbennig, mae cysylltiadau cymudo cryf rhwng y Drenewydd a'r Trallwng (ffynhonnell 2, tudalen 26, ffigwr 2.12); ac mae cyflogaeth yn bennaf mewn busnesau bychain gyda niferoedd sylweddol yn y diwydiannau amaethyddiaeth, coedwigaeth a thwristiaeth. Mae busnesau o'r fath yn dueddol o fod ar wasgar dros ardal eang, ac mae'n anodd cael atynt trwy gludiant cyhoeddus. O'r herwydd mae cyfran uchel o deithiau i'r gwaith yn cael eu gwneud mewn car, ac mae'r pellteroedd teithio cyfartalog yn tueddu i fod yn hirach nag yn unman arall yng Nghymru.

Mae incwm cyfartalog trigolion yng nghanolbarth Cymru yn isel o gymharu â Chymru'n gyffredinol⁷. Gyda'r angen i fod yn berchen ar gar a theithio ymhellach, mae trigolion yn gwario cyfran fwy o'u hincwm ar fod yn berchen ar gar a thrafnidiaeth. Roedd yr incwm cyfartalog yn nghanolbarth Cymru yn 2012 (Ceredigion a Phowys) yn £461.30 yr wythnos, 76% o gyfartaledd y DU o £607.10 a 88.6% o gyfartaledd Cymru o £520.70.

Mae cost gynyddol cludiant yn golygu bod nifer o aelwydydd yn ei chael hi'n anodd fforddio bod yn berchen a rhedeg eu car eu hunain, ond yn aml iawn nid yw dewisiadau amgen trwy gludiant cyhoeddus ar gael. Gall hyn arwain at eithrio cymdeithasol yn enwedig i bobl ifanc sy'n ceisio cael mynediad at swyddi a hyfforddiant.

Her allweddol i awdurdodau lleol canolbarth Cymru yw sicrhau bod datblygiadau tai a phreswyl newydd yn cael eu hintegreiddio'n llawn gyda'r rhwydwaith trafndiaeth, a'u bod yn hygyrch trwy'r holl ddulliau teithio. Bydd gofyn cael perthynas weithio agos ar y Cynlluniau Datblygu Lleol a'r fenter Parthau Twf Lleol Powys a Dyffryn Teifi.

Mae canolbarth Cymru yn denu tua 1.75 miliwn o dwristiaid⁸ ac o ganlyniad mae'n elfen bwysig o economi canolbarth Cymru, felly mae'n hollbwysig, o ystyried y galw am deithio ymysg twristiaid, ein bod yn annog teithio cynaliadwy, er mwyn lleihau'r effaith ar yr economi, yr amgylchedd a chymdeithas canolbarth Cymru.

Amcangyfrifir bod 88% o ymwelwyr yn teithio mewn car i gyrraedd canolbarth Cymru, ac mae'r rhan fwyaf o'r rhain yn parhau i ddefnyddio car i deithio o amgylch unwaith maent yno. Mae'r mwyafrif o ymwelwyr yn gyrru dros 300 milltir i'w gwyliau ac oddi yno yn yr ardal hon, a 300 milltir pellach neu fwy tra eu bod yno⁹. Fodd bynnag mae'r cynnydd yn y defnydd o wasanaethau rheilffordd a bws yn yr haf yn dangos pwysigrwydd gwasanaethau cludiant cyhoeddus i dwristiaid.

Ceir hefyd sawl enghraifft o arfer dda o isadeiledd teithio cynaliadwy i dwristiaid yn y rhanbarth (fel ym Mharciau Cenedlaethol Eryri a Bannau Brycheiniog). Fodd bynnag, ar y cyfan mae diffyg integreiddio rhwng darpariaethau cludiant cyhoeddus ac anghenion yr ymwelwyr. Mae'r materion yn cynnwys diffyg gwybodaeth am opsiynau teithio i ymwelwyr, problemau gyda chario beic ar fws neu drên, a natur wasgaredig iawn cyrchfannau twristiaeth a hamdden, sy'n gwneud y ddarpariaeth cludiant cyhoeddus yn fwy problemus (ffynhonnell 1, atodiadau). Mae'r amrywiol Gynlluniau Rheoli Cyrchfannau yn ystyried ymwelwyr yn teithio i'r prif ardaloedd twristiaid.

Mae cerdded a beicio yn bwysig ofnadwy i'r economi ranbarthol, gan fod nifer o dwristiaid ac ymwelwyr yn cael eu denu gan neu'n defnyddio'r rhwydwaith cerdded a beicio yn y rhanbarth. Mae datblygu'r rhwydwaith yn cynnig y cyfle i annog beicio hamdden ymhellach. Er enghraifft, yn rhan Ceredigion Llwybr Arfordir Cymru, cofnodwyd bod ei ddefnydd wedi dyblu mewn nifer o leoliadau rhwng 2008 a 2011¹⁰. Yn ogystal, mae marchogaeth yn rhan sylweddol o'r economi ac mae llwybrau ceffyl yn rhan bwysig o'r rhwydwaith symudiadau yn y rhanbarth.

⁷ Bwletin Ystadegol: Proffil y farchnad lafur ac economaidd ranbarthol. Canolbarth Cymru – Tachwedd 2013

⁸ UK Tourist 2009, Visit Britain

⁹ Cynllun Trafnidiaeth Ymwelwyr Bannau Brycheiniog a Phowys, tudalen 5

¹⁰ Adroddiad Monitro TraCC 2013/14

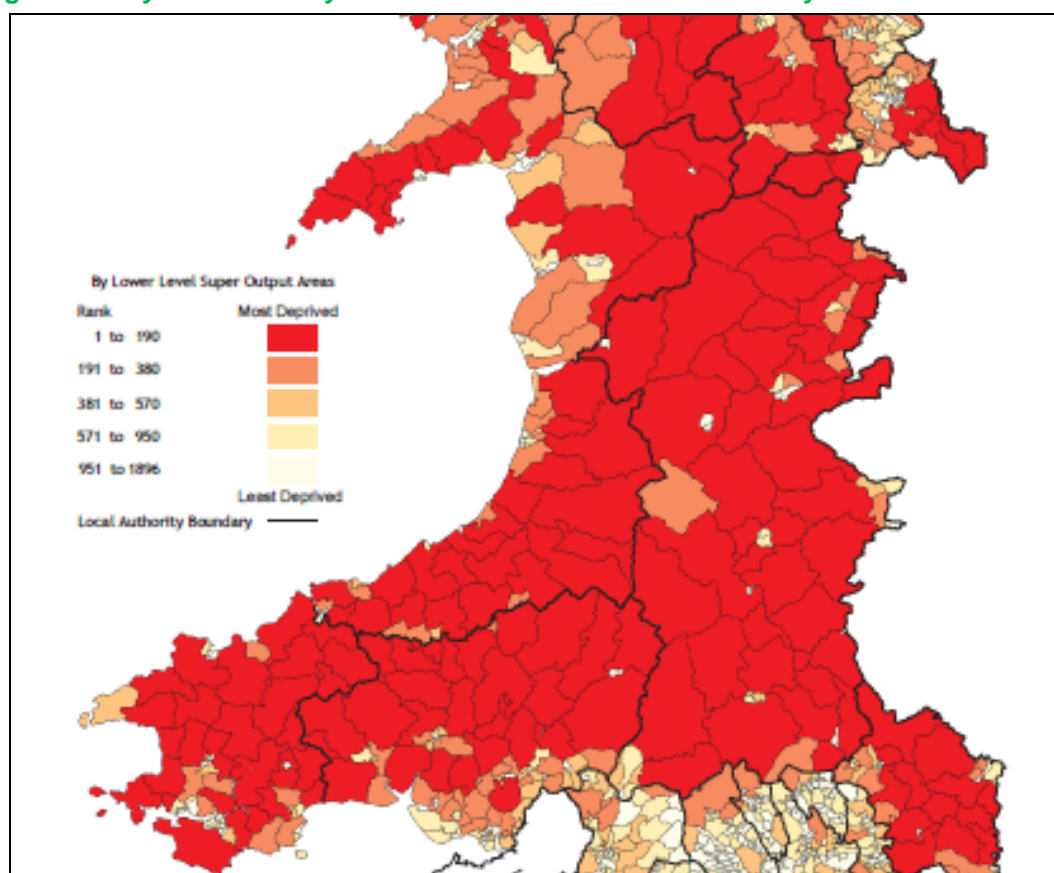
4.2.2 Mynediad Cynhwysol at Wasanaethau

Mae Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) 2014 yn adnabod bod rhannau helaeth o ganolbarth Cymru wledig yn dioddef amddifadedd difrifol o ganlyniad i fynediad gwael at wasanaethau pwysig megis iechyd, addysg a siopau.

Mae ffigwr 4.1 yn dangos cyd-destun gofodol Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru yn y maes mynediad daearyddol at wasanaethau. Gellir gweld bod y rhan fwyaf o Ganolbarth Cymru ymysg yr ardaloedd mwyaf difreintiedig o'r ardaloedd cynnyrch ehangach haen is. Fel cyfran o'r Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (LSOAs), mae 46.8% o'r rhai ym Mhowys yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru, 43.5% yng Ngheredigion a 24.7% yng Ngwynedd.

Yn ogystal, mae llawer o Feirionnydd ymysg yr ardaloedd mwyaf difreintiedig o ran tai, law yn llaw â rhan o'r Trallwng ac Aberystwyth, ac mae wardiau Blaenau Ffestiniog ac Ystradgynlais ymysg y 10% o LSOAs mwyaf difreintiedig o ran yr amgylchedd ffisegol.

Ffigwr 4.1: Mynediad Daearyddol at Wasanaethau – Canolbarth Cymru

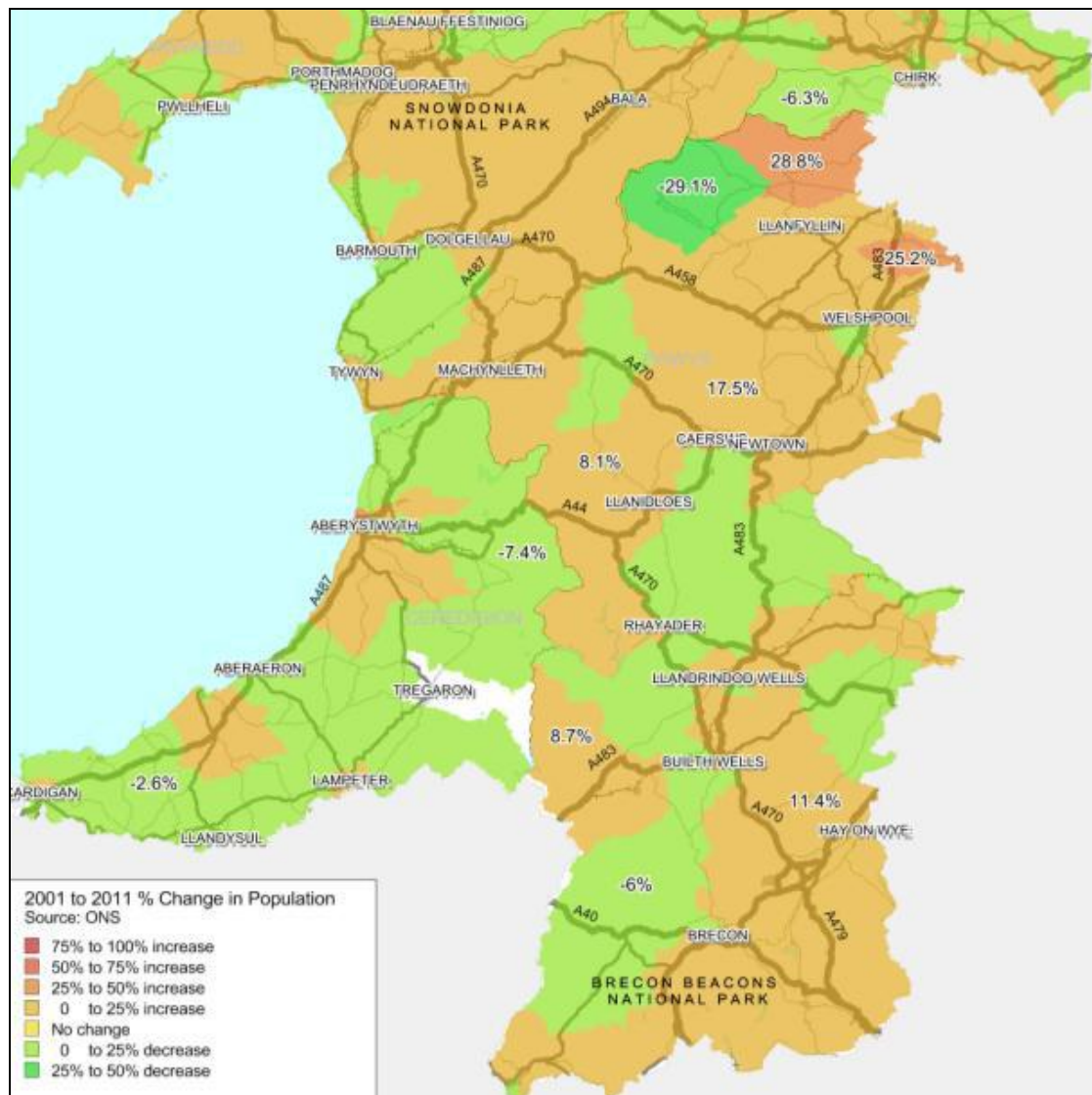


Ffynhonnell: <http://wales.gov.uk/79CD5195-90C7-4190-B127-1CF4188712AD/FinalDownload/DownloadId-38F78B66F6AC5A34EF8C48856E64AD0E/79CD5195-90C7-4190-B127-1CF4188712AD/docs/statistics/2014/141126-wimd-2014-en.pdf>

Mae canllaw'r CTLI yn adnabod problem genedlaethol, sef y gall poblogaeth sy'n lleihau arwain at dynnu gwasanaethau lleol ymaith, gan leihau mynediad at wasanaethau allweddol sy'n arwain at eithrio cymdeithasol. Fodd bynnag, yng nghanolbarth Cymru, nid dyma'r sefyllfa o reidrwydd. Mae cyfanswm poblogaeth canolbarth Cymru wedi tyfu dros y cyfnod 2001 – 2011. Mae Ffigwr 4.2 yn dangos y newid yn y boblogaeth fel canran dros y cyfnod, a gellir gweld bod yr ardaloedd mwy trefol fel Aberystwyth ynghyd â'r cymunedau ar y ffin â Swydd Amwythig wedi gweld cynnydd, a bod yr ardaloedd mwyaf anghysbell, ar y llaw arall, wedi gweld lleihad. Yn fwy

na hyn, gellir dweud bod sawl ffactor ynghlwm â thynnu gwasanaethau lleol ymaith, gan gynnwys arbedion cost trwy wasanaethau canolog, yn hytrach na'i fod yn ffactor ynddo'i hun o leihad yn y boblogaeth.

Ffigwr 4.2: Newid yn y Boblogaeth fesul Ward 2001 – 2011



Mater allweddol, fodd bynnag, yw'r gyfran uwch o'r boblogaeth sydd wedi ymddeol ac yn hŷn, sy'n uwch na chyfartaledd Cymru gyfan (20.2% yng Nghyfrifiad 2011). Mae rhai ardaloedd yn y rhanbarth lle mae'r boblogaeth sydd wedi ymddeol yn llawer uwch na'r cyfartaledd hwn, megis yn ne Ceredigion. Mae'r boblogaeth sydd wedi ymddeol yn tueddu i fod yn fwy dibynnol ar gludiant cyhoeddus a chymunedol i allu byw bywyd actif, cymryd rhan lawn yn y gymuned, a chael mynediad at gyfleusterau cymdeithasol a gofal iechyd hanfodol. Mae'r materion a drafodwyd ynglŷn â darpariaeth wael o wasanaethau bysus o ganlyniad i'r dwysedd poblogaeth isel yr un mor berthnasol i wasanaethau ag ydynt i gyflogaeth.

Mae newidiadau'n parhau ym myd addysg, y gwasanaethau cymdeithasol a darpariaeth gofal iechyd. Mae cael mynediad at ofal iechyd yng nghanolbarth Cymru wledig yn broblem arbennig. Yr unig Ysbyty Ardal Gyffredinol yw Bronlais yn Aberystwyth. Mae'n rhaid i drigolion ym Mhowys a Gwynedd deithio pellteroedd sylweddol tu allan i'w hardal, er enghraifft, i Fodelwyddan, Abertawe, Merthyr neu Wrecsam yng Nghymru neu dros y ffin i Loegr, i'r Amwythig, Henffordd neu Wolverhampton i gael mynediad at wasanaethau ysbyty. Rhaid i

drigolion yng Ngheredigion hefyd deithio i Gaerfyrddin neu Hwlfordd er enghraifft am ofal iechyd penodol.

O'r amseroedd teithio hir ar gyfer ambiwlansys mewn sefyllfaoedd argyfwng, i deithiau sy'n cymryd trwy'r dydd i fynychu apwyntiadau gydag ymgynghorwr, ac anawsterau wrth gydlynu systemau "apwyntiad ar yr un dydd" meddygon teulu gyda gwasanaethau bws anghyson, mae problemau gyda mynediad at iechyd yn ymddangos yn y newyddion¹¹ yn rheolaidd, a'r rhain oedd y materion allweddol a godwyd wrth ddatblygu Strategaeth Rhwydwaith Cludiant Cymunedol a Bysus TraCC. Yr her yw i'r awdurdodau lleol a'r darparwyr gofal iechyd allu gweithio gyda'i gilydd i sicrhau bod gwasanaethau'n hygyrch.

Cydnabyddir nad yw gwasanaethau bws sy'n dilyn amserlen yn briodol i bob sefyllfa, yn enwedig i'r rheini y mae arnynt angen cludiant drws i ddrws, a lle mae'r lefelau poblogaeth yn isel fel nad yw gwasanaethau bws yn gynaliadwy. Mae gan gludiant cymunedol a thacsis rôl hanfodol i'w chwarae o ran darparu ar gyfer yr anghenion hyn. Mae gofyn newid sut y caiff cludiant cyhoeddus a chymunedol ei ddarparu, gan gydnabod nad bws safonol yn gweithredu ar amserlen anghyson yw'r ffordd orau o reidrydd o alluogi pobl i gael mynediad at gyflogaeth, addysg a gwasanaethau hanfodol eraill. Yn ogystal, mae cludiant cymunedol yn cynnig hyblygrwydd, ac yn fodd arloesol a chost-effeithiol o fodloni anghenion mynediad. Mae enghreifftiau da o ddarpariaethau gwasanaeth cludiant cymunedol, a'r her fydd adeiladu ar y rhain yn y dyfodol.

4.2.3 Integreiddio Cludiant Cyhoeddus

Mae nifer o heriau i ddarparu rhwydwaith trafndiaeth integredig ar draws canolbarth Cymru:

- Mae'r prif broblemau gyda chludiant cyhoeddus yn deillio o'r ffaith fod patrwm aneddiadau yng Nghanolbarth Cymru yn fychan ac ar wasgar. Mae gan hyd yn oed y canolfannau gwasanaeth pwysig yn Aberhonddu, Aberteifi, Dolgellau, Llanbedr Pont Steffan, Llandrindod, Y Drenewydd, Y Trallwng ac Ystradgynlais oll boblogaethau sydd o dan 20,000. Roedd poblogaeth Aberystwyth yn 2011 yn 18,000 (ac eithrio myfyrwyr) a dyma'r unig Ganolfan Ranbarthol, ac mae hefyd yn Ganolfan Genedlaethol i rai swyddogaethau;
- Mae'r proffil demograffig a nodweddion y patrwm aneddiadau bychan a gwasgaredig iawn yng Nghanolbarth Cymru yn peri heriau penodol iawn i ddarparu a datblygu gwasanaethau cludiant cyhoeddus a chymunedol;
- Mae'r rhwydwaith bysus yn bennaf yn gwasanaethu'r prif ganolfannau poblogaeth hanesyddol, ac mae cael mynediad at nifer o'r safleoedd poblogaeth mawr hen a newydd yn golygu'r angen am gyfnewid a theithio gyda nifer o weithredwyr, sy'n gymhleth ac yn ymestyn hyd siwrneiau. Mae amllder y gwasanaeth ac amseroedd siwrneiau hirach yn gynnig annigonol i gystadlu â char;
- Mae diffyg tocynnau hygyrch a chyson ar draws y rhanbarth yn atal pobl rhag newid eu dull o deithio ac yn cyfyngu gorwelion teithio, yn enwedig i gymunedau mwy difreintiedig;
- Diffyg darpariaeth fysis gyda'r nos ac ar benwythnosau mewn nifer o rannau yng nghanolbarth Cymru;
- Er mai bysus yw'r prif ddull cludiant cyhoeddus, mae gan gludiant cymunedol rôl bwysig fel rhan greiddiol o'r ddarpariaeth cludiant cyhoeddus yng nghanolbarth Cymru. Mae cludiant cymunedol yn darparu ar gyfer nifer o anghenion – mae rhai'n gysylltiedig â

¹¹ <http://www.bbc.com/news/uk-wales-mid-wales-29739588>

hygyrchedd gwledig, ac eraill yn gysylltiedig â gwasanaeth cludiant sy'n briodol i ddefnyddwyr penodol (megis pobl sydd â phroblemau symudedd). Yn yr un modd, mae angen ystyried hefyd y rôl sydd gan dacsis a cheir hurio preifat mewn ardal wledig;

- Mae'r gyfran sy'n defnyddio cludiant cyhoeddus i deithio i'r gwaith yn gyffredinol isel, a phrin iawn yw'r llefydd lle mae mwy na 9% yn defnyddio cludiant cyhoeddus (Ffynhonnell 2, Ffigwr 4.9, tudalen 103).

Dangosodd arolwg diweddar mai dim ond 35.6% o drigolion canolbarth Cymru sy'n defnyddio bws unwaith yr wythnos (mae 5.7% o'r trigolion yn teithio ar fws bob dydd, 19.9% 2-3 gwaith yr wythnos a 10% yn wythnosol). Dangosodd yr arolwg, o'r rheini nad ydynt byth yn teithio ar fws, nad yw 36% yn gwneud hynny oherwydd nad oes gwasanaeth, ei bod hi'n well gan 23.8% deithio mewn car, a nododd 17% mai'r rheswm oedd fod gwasanaethau'n gyfyngedig, yn anghyfleus ac yn annibynadwy¹².

Yn ogystal, mae cyflwyno gwasanaethau cludiant cyhoeddus a chymunedol wedi cael ei siapio gan y diffyg buddsoddiad / adnoddau cyson sydd wedi bod yn amlwg yn y blynyddoedd diweddar.

Mae potensial i wella'r ddarpariaeth o gludiant cyhoeddus a chymunedol ar draws y rhanbarth, fel modd o leihau'r ddibyniaeth ar geir preifat, o ystyried y ffactorau a ganlyn:

- Mae nifer uchel o bobl yn cymryd y tocynnau bws consesiynol yn y rhanbarth, 80% yng Ngheredigion, 64% ym Mhowys ac 85% yng Ngwynedd;
- Dros y pum mlynedd diwethaf (2007/08 – 2011/12), gwelwyd cynnydd yn y nifer sy'n defnyddio gorsafoedd rheilffordd yn Aberystwyth (21.3%), Machynlleth (27.6%), y Drenewydd (19.9%) a'r Trallwng (26.9%)¹³;
- Mae'r isadeiledd rheilffordd presennol yn cael ei danddefnyddio'n ddifrifol, ac mae cryn sgôp am wasanaeth teithwyr ehangach am ychydig o gost cyfalaf ychwanegol, ar hyd lein Calon Cymru, a phrif lein ac arfordir y Cambrian. Mae'r buddsoddiad diweddar ar Brif Lein y Cambrian yn rhoi'r cyfle i gefnogi gwasanaeth bob awr, ac o bosib agor neu ailagor gorsafoedd er mwyn cynyddu potensial y lein yn sylweddol;
- Mae cludiant cymunedol yn diwallu anghenion trafndiaeth cymunedau pan nad yw cludiant cyhoeddus ac/neu gludiant masnachol yn (gallu) diwallu'r anghenion hynny'n ddigonol. Gall cludiant cymunedol amrywio o ddarparu cludiant hygyrch drws i ddrws i bobl o bob oedran sydd â phroblemau symudedd, i helpu gyda chynhwysiad cymdeithasol ystod eang o bobl na fyddent fel arall yn gallu cymryd rhan yng ngweithgareddau arferol bywyd bob dydd, addysg, hyfforddiant a chyflogaeth. Mewn ardaloedd gwledig gall cludiant cymunedol leihau effeithiau ynysiad daearyddol trwy roi gwell mynediad i ganolfannau lleol a rhanbarthol.

4.2.4 Potensial Teithio Llesol

Mae cerdded a beicio yn ddulliau teithio pwysig, nid yn unig ar gyfer teithiau i'r ysgol, y gwaith a chyfleusterau lleol, megis canolfannau cymunedol, siopau a chyfleusterau chwarae a hamdden, ond mae cerdded a beicio hamdden yn weithgareddau pwysig ar gyfer trigolion y rhanbarth ac i gefnogi'r economi ymwelwyr. Mae annog cerdded a beicio yn rhoi'r cyfle i wella iechyd a lles, ac i leihau effeithiau carbon o ganlyniad i drafnidiaeth yn y rhanbarth.

¹² Arolwg Ffôn TraCC 2013 – Adroddiad Monitro TraCC 2012/13

¹³ Office of Rail Regulation, Adroddiad Monitro TraCC 2012/13

Ar y cyfan, mae poblogaeth y rhanbarth yn gymharol iach a ffit o gymharu â gweddill Cymru; mae'r dirwedd a'r mynediad i gefn gwlad yn darparu cyfleoedd i gyflawni lefelau iechyd a ffitrwydd da. Mae poblogaeth canolbarth Cymru yn fwy actif na chyfartaledd Cymru, mae 36% o oedolion canolbarth Cymru (y cyfartaledd ar draws yr awdurdodau lleol) yn actif ar bump neu fwy o ddyddiau'r wythnos o gymharu â 29% ar gyfartaledd ar draws Cymru. Yn yr un modd, mae llai o oedolion yn ordew (19%) o gymharu â 23% trwy Gymru ac mae 54% dros eu pwysau neu'n ordew o gymharu â 58% ar gyfartaledd trwy Gymru¹⁴. Fodd bynnag, mae hyn yn bennaf o ganlyniad i weithgareddau hamdden, gyda nifer o deithiau hwylustod yn amhosib ar droed neu feic oherwydd y pellteroedd a'r topograffi.

Dyma grynodeb o'r prif ffeithiau:

- Mae gan Ganolbarth Cymru gyfran uwch o drigolion sy'n teithio i'r gwaith ar droed na Chymru'n gyffredinol.¹⁵ Trwy Gymru gyfan, mae 10.6% o'r boblogaeth yn cerdded i'w gwaith o'i gymharu â 15.8% yng Ngheredigion; 13.7% ym Mhowys ac 14.6% yng Ngwynedd (mae rhan o'r ardal yng nghanolbarth Cymru)¹⁶
- Er nad oes llawer o lefydd yng nghanolbarth Cymru sydd â mwy na 13% yn cerdded neu'n beicio i deithio i'r gwaith, mae lefelau uchel o gerdded a beicio wedi'u crynhoi yn y canolfannau trefol, yn benodol y Drenewydd a'r Trallwng (ffynhonnell 2, tudalen 108);
- Powys sydd â'r ganran fwyaf o weithwyr sy'n teithio llai na 2km i'r gwaith (33%), gyda 44% o weithwyr yn teithio llai na 5km, sy'n awgrymu fod cerdded a beicio yn ddulliau teithio hyfyw o bosib ar gyfer y cymudwyr hyn. Yng Ngheredigion ac yng Ngwynedd, mae 30% o weithwyr yn teithio llai na 2km i'r gwaith ac mae 43% yn teithio llai na 5km (ffynhonnell 2, Ffigwr 2.15, tudalen 30);
- Dangosodd arolwg diweddar fod 34.3% o'r ymatebwyr ar draws y rhanbarth yn cerdded yn ddyddiol fel modd o deithio ac mae 59% yn cerdded o leiaf unwaith yr wythnos¹⁷. Mae 20.8% o'r ymatebwyr yn cerdded i addysg neu waith fel eu prif ddull trafndiaeth;
- Yn fwy na hyn, dangosodd yr arolwg y byddai 18.6% o'r ymatebwyr yn cael eu hannog i feicio pe bai ganddynt well mynediad at lwybrau beicio (fel troednodyn 15);
- Mae angen datblygu'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a Rhanbarthol ymhellach er mwyn hybu newid mewn dulliau teithio a manteisio ar y gyfran gymharol uchel o deithiau pellter byr i'r gwaith. Mae hyn yn cynnwys yr angen i ddatblygu rhwydwaith beicio mewn trefi, yn enwedig yn Aberystwyth a'r Trallwng;
- Er mwyn annog cerdded a beicio rhwng cymunedau ac oddi mewn iddynt, rhaid darparu llwybrau hygyrch a diogel. Yn aml iawn mae lled y ffyrdd yn gyfyngedig ac nid ydynt yn cynnwys troedffyrdd neu nid ydynt yn ddigon llydan i gynnwys lôn feics neu lwybr beicio wedi'i neilltuo. Mewn nifer o gymunedau bychain mae diffyg rhwydwaith troedffyrdd sydd wedi'u cysylltu, ac nid yw hynny'n annog pobl i gerdded. Mae llawer o drefi a phentrefi lle mae'r mynediad at siopau, gwasanaethau a llefydd gwaith yn gyfyngedig iawn ar droed neu ar feic;
- Mae'r gyfran uwch o bobl sydd rhwng 15 a 24 mlwydd oed ar draws y rhanbarth yn darparu cyfle i dargedu newidiadau ymddygiad yn ifanc, pan ellir dylanwadu'n hawdd ar batrymau ymddygiad pobl yng nghyd-destun teithio (fel troednodyn 14);

¹⁴ Arolwg Iechyd Cymru 2011 a 2012

¹⁵ Strategaeth Cerdded a Beicio, Mawrth 2013.

¹⁶ Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol Drafft 2015, Ffigwr A.1

¹⁷ Arolwg Ffôn TraCC 2013 – Adroddiad Monitro TraCC 2012/13

- Mae 51.5% o'r boblogaeth yng nghanolbarth Cymru o fewn pellter cerdded o 15 munud i ysgol gynradd (ffynhonnell 4, tudalen 18). Mae 27.7% o fewn pellter cerdded o 15 munud i ysgol uwchradd (ffynhonnell 4, tudalen 20). Fodd bynnag, dim ond 21% o blant rhwng 5 ac 16 mlwydd oed sy'n datgan mai cerdded yw eu prif ddull teithio i'r ysgol.

4.2.5 Dibynadwyedd Amseroedd Teithiau a Chysylltiadau Strategol

Mae galw cryf am gysylltiadau trawsffiniol, yn benodol y galw i gael mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau allweddol y tu allan i ganolbarth Cymru. I grynhoi:

- Mae canolbarth Cymru wedi'i gysylltu â phob ardal arall yng Nghymru, ac mae'n ffurfio'r ffin rhwng Cymru a Lloegr yn y dwyrain;
- Mae gan ganolbarth Cymru gysylltiadau cryf â chanolfannau y tu allan i'r rhanbarth ar gyfer amrediad o wasanaethau allweddol, megis gofal iechyd, manwerthu a chyflogaeth mewn canolfannau megis yr Amwythig, Henffordd, Wreccsam a Chaerfyrddin. Mae canoli gwasanaethau o fewn y rhanbarth hefyd yn arwain at bellteroedd teithio hwy;
- Mae patrwm cryf o symudiadau trafndiaeth rhanbarthol yn amlgu'r angen am well cydlynid mewn darpariaeth a buddsoddiad trafndiaeth trawsffiniol;
- Ceir symudiadau cymudwyr cryf i ardaloedd y tu allan i ganolbarth Cymru, yn benodol rhwng Ceredigion a Sir Benfro a Cheredigion a Sir Gaerfyrddin. Ceir cysylltiadau cryf rhwng Powys a'r awdurdodau lleol cyfagos yn Lloegr, megis Swydd Amwythig a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Mae'r symudiadau allanol hyn yn aml yn fwy na'r cysylltiadau gogledd-de mewnol, megis rhwng Gwynedd a Cheredigion (ffynhonnell 2, tudalen 29). Yng nghanolbarth Cymru mae cyfran nodedig o bobl yn teithio mwy na 60km i'r gwaith, 7% yng Ngheredigion a 6% yng Ngwynedd a Phowys.;
- Nid oes meysydd awyr sy'n cynnig gwasanaethau wedi'u hamserlennu yng nghanolbarth Cymru. Y tu allan i'r rhanbarth yng Nghymru, mae Caerdydd, ac i raddau llai Fali, yn darparu gwasanaethau wedi'u hamserlennu. Mae Meysydd Awyr Birmingham a Manceinion yn bwysig ar gyfer heddiadau rhyngwladol i breswylwyr a busnesau yng nghanolbarth Cymru ac mae Lerpwl a Bryste yn fwyfwy pwysig ar gyfer heddiadau cost-isel; a
- Y prif borthladdoedd sy'n gwasanaethu canolbarth Cymru yw Caerdydd, Mostyn ac Aberdaugleddau ar gyfer cludo llwythi a Phenfro, Abergwaun a Chaerdydd ar gyfer gwasanaethau teithwyr i Iwerddon.

Y rhwydwaith priffyrdd yw asgwrn cefn y rhwydwaith trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru. Mae'r isadeiledd rheilffordd cyfyngedig yn tynnu oddi ar bwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd yng nghanolbarth Cymru, sy'n hwyluso symudiadau gan y car preifat, ynghyd â darparu'r isadeiledd ar gyfer bysus a thrafnidiaeth gymunedol a mwyafrif y cysylltiadau cerdded a beicio. Fodd bynnag, o ystyried pwysigrwydd y rhwydwaith priffyrdd mae'n disgyn islaw'r safonau gofynnol, sydd felly'n cael effaith andwyol ar gymunedau canolbarth Cymru.

Mae'r prif faterion o amgylch dibynadwyedd amseroedd teithio, cyfleoedd i oddiweddyd, diogelwch ffyrdd ac amseroedd teithio yn hytrach na thagfeydd (ac eithrio materion tagfeydd yn Aberystwyth a'r Drenewydd yn benodol).

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn adnabod bod cyflymder cerbydau ledled Canolbarth Cymru yn gymharol isel, rhwng 40 a 50m.y.a. ar gefnffyrdd a 30-40m.y.a. ar ffyrdd sirol¹⁹. Wrth gyfuno hyn â gorfod teithio'n bell i gyrchfannau a marchnadoedd allweddol, mae amseroedd teithio yn hir.

I grynhoi:

- Tra bod lefelau traffig yn isel o gymharu ag ardaloedd eraill mwy trefol yng Nghymru, mae capasiti'r rhwydwaith ffyrdd wedi'i gyfyngu yn sgil aliniad a lled sydd, o'u cyfuno â chyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd, yn golygu bod amseroedd teithio'n hir ac yn aml yn llai dibynadwy;
- Mae'r gefnffordd yn aml yn pasio drwy ganol cymunedau. Nid yw'r isadeiledd i leihau effeithiau datgysylltiad bob amser wedi'i roi yn ei le ac mae materion y rhyngwyneb rhwng llwybrau cerdded a beicio a'r rhwydwaith cefnffyrdd yn bryder penodol;
- Gydag ychydig o eithriadau (e.e. ffordd osgoi Aberhonddu) mae'r holl ffyrdd yng nghanolbarth Cymru yn ffyrdd cerbydau sengl dwy lôn. Mae cyfleoedd goddiweddyd yn gyfyngedig sy'n achosi amodau gyrru rhwystredig ac amseroedd teithio annibynadwy;
- Mewn strategaethau trafndiaeth blaenorol i ganolbarth Cymru cafwyd polisi cadarn iawn bod safonau gofynnol yng nghyswllt y rhwydweithiau craidd (cefnffyrdd a ffyrdd sirol) yn cael eu sefydlu. Mae'r safonau gofynnol yn ymwneud â lled, aliniad, cyfleoedd goddiweddyd a chyfleusterau ar ochr y ffordd. Mae'r polisi wedi'i gymeradwyo gan y tri awdurdod lleol yng nghanolbarth Cymru ac mae wedi aros yn gyson ers sawl blwyddyn;
- Mewn sawl tref, mae'r gefnffordd yn pasio drwy ganol y dref, megis Aberystwyth, Llanfair ym Muallt, Rhaeadr a'r Drenewydd, sy'n arwain at broblemau tagfeydd lleol ac amseroedd teithio hwy, sydd yn eu tro yn effeithio ar ansawdd yr amgylchedd a bywyd o fewn y dref. Mae tagfeydd traffig lleol mewn mannau prysur i dwristiaid tymhorol hefyd yn digwydd.

4.2.6 Cysylltiadau ar gyfer Cludo Llwythi

Y prif fater i gerbydau cludo llwythi yng nghanolbarth Cymru yw nad oes llawer o goridorau priffyrdd strategol yn darparu'n ddigonol ar gyfer symudiadau, er enghraifft gyda dim ond cyfnodau byr o ffyrdd deuol yn yr holl ranbarth. Mae'r rhwydwaith priffyrdd is-safonol yn golygu bod cerbydau nwyddau trwm yn cael effaith anghymesur ar gymunedau a defnyddwyr ffyrdd eraill.

Mae symudiadau llwythi yn digwydd yn bennaf drwy drafndiaeth ar y ffordd, sy'n rhoi cyfres benodol o heriau i'r rhanbarth:

- Mae'r holl nwyddau, fwy neu lai, sy'n symud o fewn y Canolbarth, i'r Canolbarth ac o'r Canolbarth yn mynd ar y ffordd, gyda defnydd cyfyngedig o'r rhwydwaith reilffordd;
- Er bod faint o symudiadau llwythi sy'n digwydd o fewn y Canolbarth, i'r Canolbarth ac o'r Canolbarth yn llai na rhanbarthau eraill, mae'n cynrychioli elfen sylweddol o lif traffig ar rwydwaith ffyrdd y rhanbarth (ffynhonnell 1, atodiadau);
- Mae cludo llwythi ar y ffordd yn cael effaith anghymesur ar y rhwydwaith ffordd ac ar y cymunedau y maent yn pasio drwyddynt, gan fod llawer o'r rhwydwaith yn is-safonol

¹⁸ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Drafft 2015 paragraff 2.7.4

gyda chyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd ac maent yn pasio drwy ganol nifer o drefi a phentrefi (ffynhonnell 5);

- Mae symudiadau HGV yn canolbwyntio ar y rhwydwaith strategol, yn benodol yr A483 gyda chynhyrchwyr allweddol yn cynnwys amaethyddiaeth, gweithgareddau adeiladu a phrosesu coed. Mae 12% o'r holl gerbydau sy'n teithio rhwng y Trallwng a'r Drenewydd ar hyd yr A485 yn HGVs (ffynhonnell 2, tudalen 115);
- Mae darnau sylweddol o'r rhwydwaith priffyrdd llai yng nghanolbarth Cymru nad ydynt yn addas i gymryd cerbydau 44 tunnell (ffynhonnell 1, atodiadau); a
- Mae prif symudiad llwythi ar y ffordd yn fewnol i'r rhanbarth, ond mae'r symudiadau allanol yn bennaf yn llifo o'r dwyrain i'r gorllewin, sy'n pwysleisio pwysigrwydd cysylltiadau dwyrain-gorllewin o fewn Cymru ac i Loegr – coridor yr M4, coridor yr A55 a choridor yr A44/A470/A489/A483/A458 i/o'r A5/M54 (ffynhonnell 1, atodiadau).

Mae data traffig gan y DfT (2010) ar gyfer cysylltiadau ffyrdd ledled canolbarth Cymru wedi'i ddadansoddi a'r llwybrau wedi'u mapio yn unol â faint o HGVs sy'n cael eu cario fel rhan o'r llif Cyfartaledd Blyneddol Traffig Dyddiol (AADT). Caiff hyn ei ddangos yn Ffigwr 4.3.

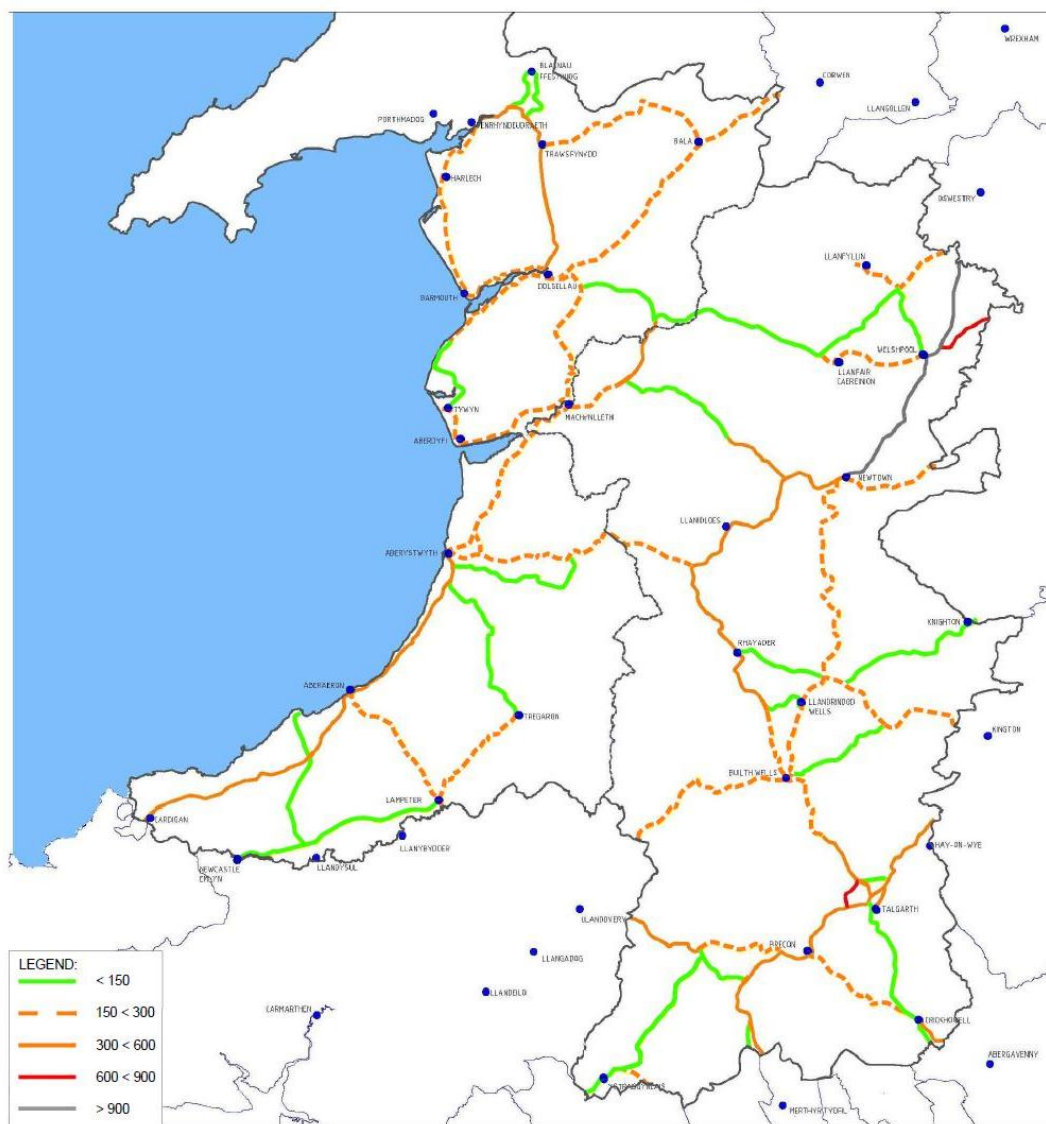
Er bod symudiadau llwythi wedi'u gwasgaru ledled rhwydwaith ffyrdd canolbarth Cymru, profir y llif traffig trymaf ar yr A483 o'r ffin i'r Drenewydd (dros 1,000 o symudiadau HGV y diwrnod) yna'r A458 o Sir Amwythig i'r A483 a rhan o'r A470 rhwng Aberhonddu a Llyswen, gyda'r ddwy yn cario dros 600 o HGVs y diwrnod. Mae llwybrau eraill sydd â defnydd trwm yn cynnwys sawl rhan o'r A470, yr A438 i'r Gelli Gandryll, yr A487 o Aberystwyth i'r de i Aberteifi a'r A489 rhwng y Drenewydd a Chaersws.

Mae datblygiadau ffermydd gwynt ledled y rhanbarth yn arwain at gynnydd sylweddol yn nifer y symudiadau HGV ar y rhwydweithiau Cefnffyrdd a Ffyrdd Sirol, yn cynnwys yr angen i gludo cydrannau "llwythi annormal", sy'n achosi nifer o broblemau yn cynnwys amharu ar deithwyr a chymunedau lleol, ynghyd â'r effaith gronnu ar wynebau a strwythurau priffyrdd (fel sydd wedi'i amlygu gan astudiaeth a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru o lwybrau mynediad i safleoedd ffermydd gwynt arfaethedig ym Mhowys (Capita, 2008)). Er yn gefnogol i ddatblygiadau ffermydd gwynt, ceir pryderon ynghylch symud cydrannau tyrbinau mawr ar rwydwaith annigonol ac amhriodol.

Mae cyfleoedd yn cael eu harchwilio i gynyddu rôl cludo llwythi ar reilffyrdd wrth gludo nwyddau i'r rhanbarth ac oddi yno²⁰. Mae Cyngor Sir Ceredigion yn archwilio cyfleoedd i ddefnyddio Lein y Cambrian ar gyfer cludo llwythi o ardal Aberystwyth.

²⁰ <http://www.bbc.com/news/uk-wales-29815406>

Ffigur 4.3: Symudiadau Llwythi ar Rwydwaith Ffyrdd Canolbarth Cymru



4.2.7 Cyflwr Priffyrdd a Diogelwch y Ffordd

Mae maint y rhwydwaith trafndiaeth yng nghanolbarth Cymru, yn cynnwys bron i 11,000km o ffyrdd ynghyd â dros 2,000 o bontydd a strwythurau eraill a dros 15,500 km o hawliau tramwy cyhoeddus, yn golygu bod cynnal a chadw yn her allweddol:

- Cyngor Sir Powys oedd â'r gyfran uchaf o'i ffyrdd mewn cyflwr gyffredinol "wael" yng Nghymru a Cheredigion oedd â'r ffyrdd gwaethaf ond dau yn 2012/13. Roedd 20.1% o ffyrdd Powys mewn "cyflwr gwael", 13.4% o ffyrdd Ceredigion a llai na 10% yng Ngwynedd. Mae cyflwr y ffyrdd wedi gwella ym mhob awdurdod lleol ers 2011/12, gyda rhai eithriadau yn cynnwys Powys a Gwynedd²¹; a
- Mae cyflwr y tywydd, y tir a phwysau gan HGVs ar ffyrdd a strwythurau annigonol yn golygu bod cynnal a chadw a rheoli'r rhwydwaith yn y gaeaf yn straen sylweddol ar adnoddau awdurdodau priffyrdd.

²¹ Cyngor Sir Ceredigion – Perfformiad Llywodraeth Leol 2012/13

Mae'r arian sydd ar gael yn cael ei gyfyngu'n barhaus ac mae ôl-groniad sylweddol wedi'i adnabod gan bob un o'r awdurdodau er mwyn cynnal y rhwydwaith ffyrdd i'r dyfodol. Yn benodol, mae cyflwr y ffyrdd eilaidd yn wael. Mae rhwydwaith ffyrdd wedi'i chynnal yn dda yn hanfodol i sicrhau diogelwch ffyrdd, dibynadwyedd teithiau ac effeithlonrwydd.

Her allweddol pellach i'r rhanbarth a'r CTLI yw parhau i wella diogelwch ffyrdd ledled canolbarth Cymru, gan leihau nifer y damweiniau a lleihau nifer yr anafiadau, yn benodol nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol. I grynhoi:

- Mae nifer yr anafiadau ar rwydwaith ffyrdd canolbarth Cymru wedi lleihau dros y 15 mlynedd diwethaf ond nid i'r un graddau ag ar gyfer Cymru yn ei chyfanrwydd (ffynhonnell 5);
- Yn benodol, mae nifer y bobl sydd wedi'u lladd neu eu hanafu'n ddifrifol wedi gostwng 12% rhwng 2008 a 2012, o'i gymharu â gostyngiad o 26% ar gyfartaledd ledled Cymru ac mae cyfradd y bobl sydd wedi'u lladd neu eu hanafu'n ddifrifol i bob 100 km wedi gostwng 19% ledled canolbarth Cymru rhwng 2008 a 2012 o'i gymharu â 24% ledled Cymru;
- Mae gostyngiad cyson blynyddol wedi bod yn nifer y damweiniau sy'n ymwneud â gyrwyr ifainc ledled y rhanbarth, gyda 32.1% o ostyngiad wedi'i weld rhwng 2007 a 2012 (o'i gymharu â 33.3% o ostyngiad yn genedlaethol), ond mae nifer y bobl sydd wedi'u lladd neu eu hanafu'n ddifrifol wedi aros yn gyson²²; a
- Mae nifer uchel y damweiniau angheuol neu ddifrifol gyda beicwyr modur ym Mhowys o ystyried pa mor agos a deniadol ydyw i feicwyr modur o gytrefi Canolbarth Lloegr yn parhau'n broblem sylweddol i'r rhanbarth ac mae'n parhau i gynyddu (ffynhonnell 5).

Mae adroddiad diweddar gan y Sefydliad Diogelwch Ffyrdd '*British EuroRAP 2014 Results: How Safe Are You On Britain's Roads?*'²³ yn cynnwys cynllun sy'n dangos graddfa diogelwch ar ffyrdd yng Nghymru. Mae hwn wedi'i gynnwys fel Ffigwr 4.4. Mae'r adroddiad hwn yn mesur ac yn mapio'r risg gwahanol o farwolaeth ac anafiadau difrifol y mae defnyddwyr ffyrdd yn ei wynebu ledled y rhwydwaith. Mae'r A44 o Langurig i Aberystwyth wedi'i asesu fel y ffordd fwyaf peryglus yng Nghymru ac mae'r A4081 o Landrindod i'r A470 hefyd yn y categori risg uchel. Mae rhan fwyaf o rwydwaith ffyrdd canolbarth Cymru wedi'i gategoreiddio fel risg canolog neu uwch.

²² Adroddiad Monitro TraCC 2012/13

²³ http://www.roadsafetyfoundation.org/media/30867/eurorap_brochure_2014_spread.pdf

Ffigwr 4.4: Graddfa Risg Rhwydwaith Ffyrdd Canolbarth Cymru



4.2.8 Gwrthsefyll Newid Hinsawdd a Digwyddiadau

Mae'r rhwydwaith trafniadaeth yng nghanolbarth Cymru yn dioddef o fod yn fregus i effaith newid hinsawdd, yn benodol llifogydd a gwyntoedd cryfion.

Mae ffyrdd yng nghanolbarth Cymru yn fwy agored i lifogydd na'r cyfartaledd ledled Cymru. Mae risg llifogydd wedi'i ddiffinio fel 'y tir wedi'i asesu, gan anwybyddu presenoldeb amddiffynfydd llifogydd, fel bod ganddo debygolrwydd o 1% neu fwy o lifogydd afonol neu debygolrwydd o 0.5% neu fwy o lifogydd llanw'. Yng nghanolbarth Cymru, mae 10.8% o'r cefnffyrdd o fewn Parth Llifogydd 3, o'i gymharu â 9.3% ledled Cymru a 8.2% o'r priffyrdd 'A' o fewn Parth Llifogydd 3 (ffynhonnell 5).

Mae Cynllun Rheoli Traethlin Gorllewin Cymru yn adnabod bod llwybrau trafniadaeth allweddol yng nghanolbarth Cymru wedi'u hadnabod fel eu bod wrth risg heb fesurau amddiffyn neu addasu, yn benodol mynediad ar ffordd i Gei Newydd, rhwng Aberaeron ac Aberystwyth a'r

rhwydwaith ffordd a rheilffordd o fewn Aber Dyfi, yn cynnwys y cyswllt rheilffordd i Aberystwyth²⁴.

Mae natur y rhwydwaith ffyrdd yn golygu bod llwybrau amgen yn aml yn golygu dargyfeiriad sylweddol i draffig, gydag er enghraifft gwrthdrawiad ar yr A487 i'r de o Aberystwyth yn golygu bod traffig yn gorfod mynd ar y ffyrdd eilradd 'B' o amgylch Cross Inn. Gall digwyddiadau eraill arwain at unigedd i drigolion gydag er enghraifft, cau Bont Ddyfi oherwydd llifogydd yn golygu bod trigolion Meirionnydd wedi'u torri i ffwrdd o wasanaethau ysbyty hanfodol yn Aberystwyth.

Mae'r galw ychwanegol yn ystod digwyddiadau sydd wedi'u cynllunio, meg Gŵyl y Gelli a'r Sioe Frenhinol, yn profi capasiti a gwytnwch y rhwydwaith trafniadaeth. Gall y digwyddiadau hyn achosi tagfeydd sylweddol ac arwain at ddargyfeiriadau hir.

4.2.9 Argaeledd a Chynladwyedd Cyllid

Mae argaeledd a chynladwyedd cyllid yn fater sy'n trawstorri ar gyfer trafniadaeth yng nghanolbarth Cymru. Mae lleihad yn y cymorth cyfalaf a refeniw i drafniadaeth yn bygwth y sefyllfa gyfredol, ac yn amharu ar allu awdurdodau lleol i roi sylw i'r materion. Hefyd, mae diffyg ymrwymiad tymor hir gan bartneriaid sy'n ariannu yn cael effaith ar gynladwyedd gwasanaethau trafniadaeth.

Er enghraifft, fe wnaeth Cynllun Trafniadaeth Rhanbarthol TraCC osod y rhaglen pum mlynedd (2010 – 2015) ar dair lefel:

- Gwneud y lleiafswm £55m
- Cam i Fyny £76m
- Cam Newidiadau £100m

Mae arian gwirioneddol y Grant Trafniadaeth Rhanbarthol dros y pum mlynedd wedi dod i gyfanswm o £17.3m, 31.5% yn unig o'r rhaglen Gwneud y lleiafswm.

4.3 Casgliadau

Bydd gofyn i Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru, ynghyd â budd-ddeiliaid trafniadaeth a budd-ddeiliaid eraill, gydweithio er mwyn mynd i'r afael â'r materion a gwneud y mwyaf o'r cyfleoedd. Yn fwy na hyn, bydd gofyn ymdrin â'r materion yn holistaidd ym mhob awdurdod lleol ochr yn ochr â materion cynllunio, datblygu economaidd a darparu gwasanaethau addysgol ac yn y gymuned. Mae perthynas gryf hefyd â pholisïau a rhaglenni eraill Llywodraeth Cymru, er enghraifft, y rhai ar gyfer gofal iechyd.

²⁴ Cynllun Rheoli Traethlin Gorllewin Cymru (2011)

5 Deilliannau ac Ymyraethau Lefel Uwch

5.1 Deilliannau

Mae adolygiad o Amcanion Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, targedau Llywodraeth Cymru ar gyfer buddsoddiad a blaenoriaethau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, ynghyd ag adolygiad o faterion a chyfleoedd wedi arwain at ddrafftio deilliannau ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Lleol. Yna, trafodwyd y deilliannau drafft, a'u mireinio, drwy gyfres o gyfarfodydd gyda Swyddogion Awdurdodau Lleol ac mewn Gweithdy Budd-ddeiliaid. Yn bwysicach, yn ystod cyfnod paratoi'r ddogfen, mae'r blaenoriaethau allweddol ar gyfer y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol newydd wedi'u gwneud ac mae'r rhain wedi'u hystyried i sicrhau bod y CTLI yn cynorthwyo i gyflwyno'r blaenoriaethau hyn.

Mae'r deilliannau'n ffurfio crynodeb o'r hyn rydym am ei gyflawni dros y pum mlynedd nesaf ac hyd at 2030 a bydd yr ymyraethau a'r cynllunio i gyflwyno'r deilliannau yn cael eu datblygu o hynny. Maent hefyd yn ffurfio ffordd o ddatblygu dangosyddion monitro a gwerthuso ar gyfer ymyraethau.

Nid yw'r deilliannau wedi'u gosod yn nhrefn blaenoriaeth yn y ddogfen hon. Mae'r awdurdodau wedi ceisio barn budd-ddeiliaid yn y Drafft Ymgynghori. Fe roddodd hyn sgôr wedi'i bwysoli ar gyfer pob deiliant ond nid ystyriwyd fod hyn yn gynrychioladol briodol i ddefnyddio'r ymateb i sgorio'r deilliannau. Fodd bynnag, mae'r adborth wedi'i grynhoi ym Mhennod 9.

Ffigwr 5.1: Deilliannau'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol

- Cysylltiadau i Brif Gyrcfannau a Marchnadoedd:** Cefnogaeth i dwf economaidd yn y rhanbarth drwy wella effeithlonrwydd, dibynadwyedd, gwytnwch a chydlynid symudiadau, yn cynnwys llwythi, o fewn canolbarth Cymru a ac i/o brif gyrchfannau a marchnadoedd eraill.
- Mynediad i Gyflogaeth a Gwasanaethau:** Bydd cydraddoldeb cymdeithasol a chyflogadwyedd wedi'u hyrwyddo drwy fynediad cynhwysol, integredig a fforddiadwy i gyflogaeth a gwasanaethau a chyfleusterau iechyd, addysg a gwasanaethau cymdeithasol allweddol, a chyfleusterau chwarae a hamdden, gyda ffocws ar fynd i'r afael â mynediad i'r Parth Menter a Pharthau Twf Lleol a'r ardaloedd hynny sy'n arbennig o ddifreintiedig yn nhermau mynediad i wasanaethau.
- Gwella Iechyd a Lles drwy gynyddu Lefelau Cerdded a Beicio:** bydd lefelau beicio a cherdded ar gyfer teithio llesol angenrheidiol a hamdden, gan drigolion ac ymwelwyr, wedi cynyddu.
- Gwella Diogelwch a Sicrwydd:** Bydd diogelwch a sicrwydd gwirioneddol a chanfyddadwy teithio ym mhob dull wedi gwella.
- Buddion a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd:** gwneir y mwyaf o'r potensial i welliannau trafndiaeth leihau allyriadau carbon ac effeithio'n gadarnhaol ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig lleol a byd-eang a bydd yr effeithiau negatif wedi'u lleihau, yn cynnwys addasu i effeithiau newid hinsawdd.

5.2 Ymyraethau Lefel Uwch

Mae cyfres o ymyraethau lefel uwch wedi'u datblygu sydd, gyda'i gilydd, yn bwriadu cyflwyno'r weledigaeth a'r deilliannau a geisir ar gyfer y CTLI a thrwy hynny mynd i'r afael â'r materion a gwneud y mwyaf o'r cyfleoedd. Cytunwyd ar restr o chwech ymyraeth lefel uwch gyda budd-ddeiliaid ond mae'r ymyraethau 'Mynediad i Gyflogaeth' a 'Mynediad i Wasanaethau' wedi'u cyfuno oherwydd canfuwyd bod yr holl gynlluniau yn darparu ar gyfer y ddau.

Mae'r ymyraethau ar gyfer y tymor byr, canolig a hwy i gyflawni'r weledigaeth, gyda'r amserlen o fewn y cyfnod hyd at 2030 yn ddibynnol ar lefelau ariannu sydd ar gael ac agweddau ar pa mor rhwydd yw ei gyflwyno megis y berthynas gyda datblygiadau sy'n dod ymlaen o fewn y cyfnod.

Yr ymyraethau yw'r rheini sydd o fewn cylch gorchwyl yr Awdurdodau Lleol. Y nod yw i'r ymyraethau ategu a chefnogi'r rhai o fewn Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (CTC) Llywodraeth Cymru (er eu bod yn cael eu cyflwyno cyn i'r CTC drafft fod ar gael).

Mae'r Ymyraethau Lefel Uwch wedi'u rhestru isod, ond nid yn nhrefn blaenoriaeth. Nid ystyrir yn briodol blaenoriaethu ymyraethau oherwydd mai'r bwriad yw iddynt gael eu cynnwys fel rhan o'r dull o fodloni'r Weledigaeth a'r Deilliannau. Mae'r ymyraethau lefel uwch wedi'u crynhoi yn Nhabl 5.1.

Tabl 5.1: Ymyraethau Lefel Uwch

Ymyraeth lefel Uwch y CTLI	Disgrifiad
Gwella cysylltiadau strategol	Gwelliannau i ddibynadwyedd a gwytnwch y rhwydwaith trafndiaeth i goridorau priffyrdd sirol allweddol i symud/gwella problemau gwytnwch a gwella amseroedd teithiau. Bydd gwella cysylltiadau priffyrdd strategol yn mynd i'r afael â materion i fysis ynghyd â cheir a thraffig cerbydau nwyddau.
Gwella Hygyrchedd i Gyflogaeth a Gwasanaethau	Cynlluniau i ddarparu gwell mynediad i'r Parthau Menter, parthau twf, safleoedd cyflogaeth a chanol trefi a chynnal mynediad i wasanaethau iechyd ynghyd ag addysg, cymuned, siopa a gwasanaethau eraill. Gall gynnwys safleoedd rhannu ceir, gwasanaethau bysiau, mesurau teithio llesol ynghyd â gwelliannau i ffyrdd.
Annog Cerdded a Beicio	Gwelliannau isadeiledd a mentrau newid ymddygiad i gynyddu lefelau cerdded a beicio ar gyfer teithio angenrheidiol, teithio llesol a hamdden. Gall gynnwys pontydd a chroesfannau ffyrdd a rheilffyrdd, llwybrau beicio, darparu troedffyrdd/llwybrau troed, llwybrau diogel i'r ysgol, cynllunio teithio ynghyd â mesurau diogelwch ffyrdd i gynorthwyo defnyddwyr bregus
Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig	Cynlluniau i gynnal/ darparu isadeiledd i rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus a thrafnidiaeth gymunedol, gwella mynediad i orsafoedd bysus a rheilffordd a chyfleusterau cyfnewidfeydd, cefnogaeth i barcio a theithio, llwybrau a chyfleusterau cerdded a beicio.
Gwella Diogelwch a Sicrwydd	Cynlluniau a mentrau diogelwch ffyrdd i leihau anafiadau.

Mae Tabl 5.2 yn rhoi manylion perthynas yr ymyraethau lefel uwch â'r materion, y cyfleoedd a'r deilliannau, ac yn gosod y cynlluniau sy'n ffurfio rhan o bob ymyraeth.

Mae'r cynlluniau wedi'u coladu i'r pecynnau ymyrraeth. Byddai rhai o'r cynlluniau yn cyflwyno nifer o ymyraethau ond maent wedi'u rhoi yn y pecyn mwyaf priodol yn seiliedig ar bwyslais y cynllun.

Tabl 5.2: Ymyraethau a Chynlluniau Lefel Uwch i fynd i'r afael â Materion a Chyfleoedd a chyflawni Deilliannau

Beth yw'r Mater neu'r Cyfle?	Sut ydym yn bwriadu mynd i'r afael â hyn? Ymyraeth lefel Uwch y CTLI	Beth ydym yn gobeithio ei gyflawni? (Deilliannau)					Camau Gweithredu Angenrheidiol (Cynlluniau)
		1	2	3	4	5	
<p>Cyfleoedd gwael i basio, manau cul a chyfyngiadau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn arwain at amseroedd teithio hirach a llai o ddibynadwyedd ar amseroedd disgwylidig teithiau ar gyfer cludo pobl a nwyddau.</p> <p>Mae cyfleoedd i gysylltu'r ardal yn well ar draws ffiniau.</p> <p>Mae'r ddarpariaeth ar gyfer cerbydau sy'n cludo llwythi yn annigonol ar y mwyafrif o'r coridorau priffyrdd strategol pwysicaf (LIC 13)</p> <p>Effaith anghymesur cludo llwythi ar y ffyrdd ar y rhwydwaith priffyrdd is-safonol presennol.</p> <p>Risgiau cynyddol i wytnwch y rhwydwaith oherwydd effeithiau newid hinsawdd, gan gynnwys risg o lifogydd.</p> <p>Cyfleoedd i wella safon a gwytnwch y rhwydwaith.</p>	Gwella cysylltiadau strategol						<p>Pont Rheidol, Rhiwarthen, Capel Bangor</p> <p>A486 Post Bach i Synod Inn – Cam 2 o Wella'r Briffordd</p> <p>Gwerthusiad Technegol WeITAG A44/A4120 Llanbadarn Fawr</p> <p>Cryfhau Pontydd (Mannau Cyfyng)</p> <p>Cylchfan yr A496 yn Llandecwyn</p> <p>A496 Maentwrog – Blaenau Ffestiniog</p> <p>Cynllun Adnewyddu Pont Briwet</p> <p>Cyfyngiadau ar ffyrdd – Uchder strwythurau</p> <p>Cyfyngiadau ar ffyrdd – Capasiti Pwysau</p> <p>Canolbarth Powys – Cysylltiadau Dn - Gn: B4358 Beulah i A4081 Llanllŷr yn Rhos</p> <p>Corneli A44 Fforest Clud a Llwybrau Dwyrain – Gorllewin</p> <p>Llwybrau Strategol – Lliniaru Ardaloedd Perygl Llifogydd</p>
<p>Mae'n bosib fod gan safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig y tu allan i'r canol gysylltiadau cludiant cyhoeddus gwael (LIC 1)</p> <p>Gall pobl sydd heb fynediad at gar gael eu heithrio o rai cyfleoedd cyflogaeth, hamdden a thwristiaeth (LIC 4)</p> <p>Mae diffyg darpariaeth fysis gyda'r nos ac ar y penwythnos, sy'n peri trafferthion o ran cael mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, a dibyniaeth ar gar preifat (LIC 2)</p> <p>Mae angen cynyddol i deithio ac am bellteroedd hirach i gyrraedd cyfleoedd gwaith (LIC 11)</p> <p>Mae'r materion uchod o fynediad gwael at gludiant cyhoeddus yn ddifrifol yng nghanolbarth Cymru o gofio ei natur wledig iawn a'r dwysedd poblogaeth isel.</p> <p>Mae gan batrymau aneddiadau gwasgaredig oblygiadau o ran hygyrchedd a mynediad at wasanaethau allweddol, felly mae mwy o ddibyniaeth ar gar preifat (LIC 5)</p> <p>Diffyg cludiant fforddiadwy ar gael i rai cymunedau. Mae angen mynd i'r afael â'r problemau mae nifer o bobl yn eu wynebu wrth gael mynediad at waith, addysg a gofal iechyd (LIC 7)</p> <p>Mae newidiadau yn lleoliad y gwasanaethau allweddol megis iechyd yn debygol o gynyddu'r teithiau mewn ceir, a gallai ynysu rhai cymunedau (LIC 6)</p> <p>Gall poblogaeth sy'n heneiddio, ac mewn rhai llefydd poblogaeth sy'n lleihau, arwain at dynnu gwasanaethau lleol ymaith, gan leihau mynediad at wasanaethau allweddol, sy'n arwain at ddiboblogi pellach (LIC 9)</p> <p>Cyfleoedd trwy arloesedd a chydweithio i wella'r ddarpariaeth cludiant mewn ardaloedd gweledig.</p>	Gwella Hygyrchedd i Gyflogaeth a Gwasanaethau						<p>Ardal Aberystwyth, Prosiect Teithio Llesol – Gwella'r Isadeiledd Cerdded a Beicio</p> <p>Troedffordd Pont ar Fynach Cynllun Cam 3 – Llwybrau Diogel mewn Cymunedau</p> <p>Prosiect Dosbarthiad Cynaliadwy Canol Cymru</p> <p>Cyfleuster Parcio a Theithio Aberystwyth</p> <p>Canolfannau Parcio a Theithio/ Parcio a Rhannu yng Ngheredigion</p> <p>Mynediad Maes Awyr Llanbedr (Parth Menter Eryri)</p> <p>Teithio Llesol i Barthau Twf</p> <p>Parthau Twf Lleol – Tagfeydd a Pharcio</p> <p>Astudiaeth Canolfan Teithio Llesol y Drenewydd (cyn ac ar ôl y ffordd osgoi) a'r Dyluniad Manwl</p> <p>Canolfannau Parcio a Theithio</p>
<p>Mae cyfran uchel o deithiau cymudwyr oddi mewn i'r prif aneddiadau yn llai na 5km, a byddai posib eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio llesol (LIC 8)</p> <p>Mae cyfleoedd i gynyddu cyfran y teithiau a wneir drwy ddulliau teithio llesol, ac i</p>	Annog Cerdded a Beicio						<p>Llwybr Beicio Rhyd y Pennau i Aberystwyth a Chysylltiadau'r C1010 i Benrhynoch (Camau 1 i 3)</p>

Beth yw'r Mater neu'r Cyfle?	Sut ydym yn bwriadu mynd i'r afael â hyn? Ymyraeth lefel Uwch y CTLI	Beth ydym yn gobeithio ei gyflawni? (Deilliannau)					Camau Gweithredu Angenrheidiol (Cynlluniau)
		1	2	3	4	5	
wella iechyd a lles y gymuned leol.							Estyniad i Lwybr Ystwyth – Cors Caron i Dregaron a'r darn yn Nhynygraig Llwybr Beicio Rheidol – opsiynau oddi ar y ffordd yng Nghapel Bangor Troedffordd / Llwybr Beicio yr A486 Teithio Llesol i leoliadau 'dynodedig' Llwybr Aml-ddefnydd Lôn Tryweryn Llwybr Aml-ddefnydd Tywyn i Aberdyfi
Mae teithio ar fws i safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig yn golygu bod angen cyfnewid a theithio gyda mwy nag un gweithredwr, sy'n gwneud teithiau'n fwy cymhleth ac yn llai deniadol (LIC 3) Gall mynediad i orsafoedd trên drwy ddefnyddio car, cludiant cyhoeddus, cerdded neu feicio fod yn wael	Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig						Gwelliannau Isadeiledd i'r Coridor Bysus Strategol Gwybodaeth Cludiant Amser Go lawn i Deithwyr drwy App Ffôn Symudol Deallus Gwelliannau Mynediad i'r Rhwydwaith Rheilffyrdd Rhaglen Buddsoddiad Cyfalaf Bwcabus Ychwanegiadau Cyfalaf ar gyfer Cludiant Cyhoeddus, Cludiant Fflyd a Chludiant Cymunedol Isadeiledd Cludiant Teithwyr Gorsaf Reilffordd Rhyd y Pennau Gwybodaeth Cludiant Cyhoeddus Ceredigion Gwelliannau i Ganolfannau Rheilffyrdd
Gall cyflwr gwael priffyrdd effeithio ar ddiogelwch y ffordd Mae cyfle i barhau i wella'r record diogelwch y ffordd.	Gwella Diogelwch a Sicrwydd						Arwyddion Cyflymder Traffig Rhyngweithiol Effeithlonrwydd Ynni/Diogelwch – Adnewyddu Goleuadau Stryd Diogelwch Beiciau Modur Gwelliannau i Ddiogelwch Cyffyrdd

6 Cyfnod y Cynllun 2015-2020

6.1 Rhaglen Gyfalaf Pum Mlynedd

Mae'r adrannau blaenorol wedi gosod y deilliannau a geisir ynghyd â'r ymyraethau lefel uwch a'r cynlluniau i gyflawni'r deilliannau a mynd i'r afael â'r materion a'r cyfleoedd.

Yn yr adran hon, mae'r cynlluniau i gyflwyno'r ymyraethau dros gyfnod y cynllun o 2015 i 2020 wedi'u nodi, sy'n cynnwys y rhaglen pum mlynedd i'r CTLI. Bydd angen cefnogaeth ariannu i ddatblygu rhai o'r cynlluniau o fewn y rhaglen pum mlynedd er mwyn iddynt gael eu gweithredu yn y tymor canolig a hwy.

Mae'r cynlluniau wedi'u cyflwyno gan bob un o'r awdurdodau lleol. Mae'r cynlluniau ar gyfer prosiectau trafndiaeth o fewn cylch gorchwyl yr awdurdodau lleol. O'r herwydd nid ydynt yn cynnwys gwelliannau i isadeiledd rheilffyrdd neu wasanaethau nac i'r rhwydwaith cefnffyrdd. Ymdrinnir â'r materion hyn yn y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol. Fodd bynnag, mae'r cynlluniau'n cyd-fynd â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer y cefnffyrdd a'r rhwydwaith rheilffordd ynghyd â chynlluniau traws-ffiniol yn Lloegr fel sy'n briodol.

Mae'r rhaglen o gynlluniau ar gyfer 2015-2020 ar gyfer pob ymyraeth lefel uwch wedi'i chynnwys yn Nhablau 6.1 i 6.5. Dylid nodi nad yw costau'r cynllun wedi'u cynnwys yn y rhaglen oherwydd lefelau amrywiol y wybodaeth sydd ar gael. Yn ogystal, nid yw ffynonellau ariannu arfaethedig wedi'u cynnwys gan fod angen ystyriaeth bellach ar yr agwedd hon. Cydnabyddir y bydd y sefyllfa ariannol wedi'i chyfyngu'n arw yn y dyfodol rhagweladwy, p'un a yw hynny gan Awdurdodau Lleol, Llywodraeth Cymru neu ffynonellau eraill. O'r herwydd, oni bai bod cyllideb ddigonol ar gael, mae Awdurdodau Lleol yn wynebu'r sefyllfa anodd o fethu darparu'r prosiectau sydd wedi'u nodi yn y rhaglen gyfalaf pum mlynedd ac, yn anorod felly, ni fyddant yn bodloni'r weledigaeth a'r deilliannau.

6.2 Rhaglen Refeniw

Mae'r rhaglen pum mlynedd ar gyfer buddsoddiad cyfalaf yn unol â'r canllawiau ar gyfer cynlluniau trafndiaeth lleol. Oni bai bod buddsoddiad refeniw sy'n cyd-fynd ag ef, fodd bynnag, bydd gallu'r Cynllun i gyflawni'r deilliannau a geisir wedi'i gyfyngu'n sylweddol.

Mae canolbarth Cymru yn wynebu lleihad parhaus yn faint o gefnogaeth refeniw sydd ar gael ar gyfer gwasanaethau bysus a thrafnidiaeth eraill, ond eto nid yw'r angen am wasanaethau bys a thrafnidiaeth gymunedol sy'n fforddiadwy ac yn hygyrch erioed wedi bod yn fwy gyda phobl yn gorfod teithio'n bellach i'r gwaith a'r angen am drafndiaeth fforddiadwy i gynorthwyo pobl sy'n byw yn y cymunedau mwyaf difreintiedig i gael mynediad i gyflogaeth, poblogaeth sy'n heneiddio a chrynhoi gofal iechyd a gwasanaethau eraill i mewn i gyfleusterau a chanolfannau mwy. Tasg yr Awdurdodau Lleol yw blaenoriaethu cefnogaeth i wasanaethau bysus drwy'r strategaethau bysus a'r polisiâu bysus a rhagwelir y bydd materion perthnasol megis cefnogaeth tocynnau teithio rhad yn ffurfio rhan o'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol.

Bydd gofyn cael cefnogaeth refeniw hefyd ar gyfer hyfforddiant diogelwch ffyrdd a chynlluniau hyrwyddo, hyfforddiant beicio a mesurau newid ymddygiad megis cydlynu cynlluniau teithio. Yn ogystal, mae gan sawl un o'r prosiectau cyfalaf oblygiadau refeniw parhaus ar gyfer cynnal a chadw a rheoli rhaglenni.

Mae Awdurdodau Lleol Canolbarth Cymru yn bwriadu paratoi rhaglen bum-mlynedd ar wahân ar gyfer referniw yn unol â'r un fframwaith yn neilliannau ac ymyraethau'r CTLI. Bydd hyn yn ategu'r rhaglen gyfalaf sydd wedi'i nodi yn yr adran hon a bydd yn barod unwaith y bydd y CTC ar gael i roi arweiniad ar yr ymagwedd i nifer o faterion referniw.

6.3 Blaenoriaethu Cynlluniau

Mae canllawiau Llywodraeth Cymru yn gofyn i gynlluniau gael eu blaenoriaethu. Mae'r Awdurdodau Lleol wedi adnabod y prosiectau sydd â'r potensial o gyfrannu fwyaf tuag at fodloni'r weledigaeth a'r deilliannau ac mae'r rhain wedi'u hamlygu fel 'Prosiectau Blaenoriaeth Rhanbarthol' ar ddechrau pob tabl. Mae prosiectau eraill wedi'u hadnabod fel 'Prosiectau Blaenoriaeth Sirol'.

6.4 Datblygu a Chyflwyno'r Rhaglen

Mae CTLI Canolbarth Cymru yn gynllun ar y cyd i'r tri awdurdod lleol. Er mwyn sicrhau bod y rhaglen yn cael ei chyflwyno'n effeithlon ac yn effeithiol, cynigir creu swydd 'Swyddog Cyflwyno a Datblygu Prosiect Trafnidiaeth Canolbarth Cymru' er mwyn hwyluso a chydlynu datblygiad, gweithrediad, monitro a gwerthuso cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru.

Bydd y swydd yn rhoi adnodd cefnogaeth ganolog i gynorthwyo'r tri awdurdod lleol ar gyfer oes y CTLI cyfredol. Bydd rôl hefyd i gydlynu adrodd – megis Adroddiadau Monitro Blynyddol – a chefnogi a chynghori Prif Swyddogion ac Aelodau etholedig, ymgysylltu a chynnal perthnasau gyda budd-ddeiliaid a phartneriaid allweddol – yn cynnwys Byrddau Gwasanaethau Lleol, awdurdodau traws-ffiniol (Lloegr) a chyfagos, sefydliadau'r sector gwirfoddol a Byrddau Rhanbarthau Dinasoedd drwy gydol oes y CTLI cyfredol.

Tabl 6.1: Ymyraethau Lefel Uwch Gwella'r Cysylltiadau Strategol

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
A486 Post Bach i Synod Inn – Cam 2 o Wella'r Briffordd	Ceredigion	Bydd Cam 2 o Gynllun Gwella Cludiant yr A486 Post Bach i Synod Inn yn cwblhau'r elfen olaf o Gam 1 Ffordd Gyswllt Ceredigion fydd yn darparu gwelliannau i'r briffordd i wella'r rhwydwaith priffyrdd rhanbarthol. Mae'r A486 yn gyswllt hanfodol rhwng Ceredigion a choridor yr M4 ynghyd â bod yn lwybr pwysig i dwristiaid i arfordir Bae Ceredigion.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Gwerthusiad Technegol WeITAG A44/A4120 Llanbadarn Fawr	Ceredigion	Mae ehangiad Prifysgol Aberystwyth a datblygiadau manwerthu a swyddfeydd diweddar yn y dref wedi cynhyrchu cynnydd sylweddol yn y llif traffig gan arwain at dagfeydd sylweddol ar yr adegau prysuraf yn Llanbadarn Fawr ble mae Cefnffordd yr A44 yn ymuno â'r A4120 – y prif gyswllt â choridor arfordirol cefnffordd yr A487. Cwblhawyd astudiaeth Cam Cynllunio WeITAG o Lanbadarn Fawr yn ddiweddar a bwriedir symud ymlaen ag astudiaeth Gwerthusiad Technegol WeITAG, er mwyn gwerthuso'r opsiynau mewn manylder.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Arwyddion Strategol Dyffryn Teifi	Ceredigion	<p>Mae Parth Twf Lleol Dyffryn Teifi yn argymhell (R21) rhoi mwy o sylw i bwysigrwydd trafndiaeth ffyrdd i ddatblygiad economaidd Dyffryn Teifi a datblygu a chynnal yr isadeiledd ffyrdd lleol ac mae cysylltiadau'r Dyffryn â'r prif rwydweithiau trafndiaeth yn flaenoriaeth. Ceisir cwblhau'r ffordd gyswllt Gogledd – De rhwng Caerfyrddin a Cheredigion, ynghyd â gwelliannau i'r briffordd ar hyd Dyffryn Teifi.</p> <p>Mae angen gwella arwyddion o'r rhwydwaith ffyrdd strategol yn cynnwys yr M4 a llwybrau allweddol eraill i'r gogledd ac i'r de, fel sydd wedi'u adnabod yn Argymhellion (R9) ym Mharth Twf Lleol Dyffryn Teifi. Bydd y Cyngor Sir yn gweithio gydag awdurdodau ar draws ffiniau a Llywodraeth Cymru i wella arwyddion a chysylltedd i'r ardal.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	

Tabl 6.1: Ymyraethau Lefel Uwch Gwella'r Cysylltiadau Strategol

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Cylchfan yr A496 yn Llandecwyn	Gwynedd	Bydd y cynllun yn gwella mynediad i Barth Menter Eryri (ardal Llanbedr) ar yr A496 yn Llandecwyn ac o'r A487(T) dros Bont Briwet o Benrhyndeudraeth drwy weithredu gwelliannau i gyffordd y gylchfan yn Llandecwyn. Bydd y cynllun yn mynd i'r afael â phroblemau damweiniau a gwella llif traffig a chpasiti. Yr A496 yw'r cyswllt strategol rhwng Parth Menter Eryri a'r rhwydwaith cefnffyrdd.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
A496 Maentwrog – Blaenau Ffestiniog	Gwynedd	Mae'r cynllun hwn ar gyfer gwella safon a diogelwch cludiant ar hyd darn 7.7Km (4.8 milltir) o Ffordd Sirol yr A496 rhwng y gyffordd â'r A487 ger Maentwrog, i'r gogledd tuag at y gyffordd â'r A487 yn y Sgŵar, Blaenau Ffestiniog. Yr A496 yw'r cyswllt strategol rhwng Parth Menter Eryri a'r rhwydwaith cefnffyrdd.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Cynllun Adnewyddu Pont Briwet	Gwynedd	Mae cynllun Pont Briwet bron a'i gwblhau yn dilyn cyllido sylweddol gan y Gronfa Ddatblygu Rhanbarthol Ewropeaidd drwy Lywodraeth Cymru ynghyd â <i>Network Rail</i> , TraCC a Chyngor Gwynedd. Mae'r cynllun yn golygu adeiladu pont ffordd a rheilffordd newydd ar draws Afon Dwyrdd ger Penrhyndeudraeth, llwybr-beicio/llwybr troed newydd, lledu ffyrdd mynediad a gwelliannau i orsaf Llandecwyn. Bydd y bont newydd well yn gyswllt economaidd pwysig i gymunedau gwledig Ardudwy ac yn diogelu dyfodol Rheilffordd Arfordir y Cambrian. Mae angen cyllid er mwyn cwblhau'r cynllun yn dilyn problemau a arweiniodd at oediad ac amseriad cau'r rhaglen EDRF. Ar ôl cwblhau'r cynllun, bydd angen ystyried yr effeithiau ar Benrhyndeudraeth yn sgil y newidiadau i'r isadeiledd ac ymgymryd â gwelliannau os bydd angen.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Corneli A44 Fforest Clud a Llwybrau Dwyrain –Gorllewin	Powys	Mae corneli'r Fforest ar yr A44 yn ddarn garw o'r ffordd ar y cyswllt allweddol hwn o Swydd Henffordd i Bowys. Er bod peth gwaith wedi'i gwblhau, mae angen uwchraddio'r holl ddarn. Gellid ehangu sgôp y 'cynllun' i gynnwys ffyrdd eraill rhwng y dwyrain/gorllewin, megis yr A488, yr A44, yr A489, yr A438 a'r	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Rhanbarthol	

Tabl 6.1: Ymyraethau Lefel Uwch Gwella'r Cysylltiadau Strategol

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
		A495 sydd â phroblemau tebyg a'u gosod yn ôl eu trefn/ blaenoriaeth. Gallai'r gwelliannau gynnwys mesurau megis arwyddion, paentio llinellau, gwelliannau i gyffyrdd, gwelliannau i welededd ar gyffyrdd, ail-broffilio neu ail-weu'r arwyneb.			
Llwybrau Strategol – Lliniaru Ardaloedd Llifogydd	Pob Awdurdod	Mae cyfran fawr o'r rhanbarth yn eithriadol o wledig gydag aneddiadau gwasgaredig ac ychydig iawn o ganolfannau sy'n cynnig dewis eang iawn o gyfleoedd cyflogaeth. Er fod yr incwm cyfartalog yn isel, mae lefel uchel o berchnogaeth ceir a hynny oherwydd bod eu hangen. Lle bydd ardrawiad llifogydd yn cael effaith ar gysylltiadau i'r ardaloedd hyn, bydd yn effeithio ar fynediad at gyflogaeth a gwasanaethau. Bydd y prosiect yn mynd i'r afael ag ardaloedd lle mae llifogydd yn cael ardrawiad ar gysylltiadau.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Rhanbarthol	
Pont Rheidol, Rhiwarthen, Capel Bangor	Ceredigion	Adeiladu pont newydd ar y C1082 ar draws Afon Rheidol yng Nghapel Bangor yn lle strwythur gwan sydd wedi dirywio. Byddai adeiladu pont newydd yn cynnal y cysylltedd rhwng cymunedau gwledig a diogelu Llwybr Beicio Dyffryn Rheidol.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Cryfhau Pontydd (Mannau cul)	Gwynedd	Aseswyd nifer sylweddol o bontydd a chanfuwyd eu bod â chwasiti is-safonol i gario cerbydau ac maent yn destun mesurau monitro i leihau aflonyddu ar y cymunedau lleol. Nodwyd 14 safle ble mae cyfyngiadau pwysau neu gapasiti is-safonol presennol yn atal twf economaidd. Y cynllun arfaethedig yw ail-ddecio, adnewyddu neu gryfhau'r pontydd hyn mewn rhaglen raddol yn ôl blaenoriaeth. Mater o gryn bwysigrwydd wrth benderfynu ar y blaenoriaeth yw a fydd strwythur yn cludo ffordd argyfwng a ddefnyddir petai Cefnffordd neu Briffordd yn cau.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Cyfyngiadau ar ffyrdd –	Powys	Mae 28 o bontydd ym Mhowys ble mae'r uchdwr eithaf yn llai na'r gofyn safonol i gerbydau sy'n cydymffurfio â Rheoliadau Adeiladwaith a Defnydd	Prosiect Blaenoriaeth	Rhanbarthol	

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru

Tabl 6.1: Ymyraethau Lefel Uwch Gwella'r Cysylltiadau Strategol

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Uchder strwythurau		(isafswm o 5.03m); ar hyn o bryd mae 15 safle wedi'u nodi ble mae pontydd ar ffyrdd sirol â chyfyngiadau uchdwr yn atal twf economaidd. Y cynllun arfaethedig yw ymgymryd ag astudiaeth dichonolrwydd ar bob un o'r 15 safle er mwyn nodi'r safleoedd ble byddai gwella'r uchdwr eithaf at safonau cenedlaethol yn debygol o roi buddion economaidd sylweddol a pharatoi rhestr flaenoriaeth o'r strwythurau hynny sydd i gael astudiaeth bellach. Ail gam y bwriad yw ymgymryd ag astudiaethau unigol ar y safleoedd a flaenoriaethwyd.	Sirol		
Cyfyngiadau ar ffyrdd – Capasiti Pwysau	Powys	Mae cyfyngiadau pwysau ar strwythurau 46 o bontydd ym Mhowys ac aseswyd nifer sylweddol o bontydd a chanfuwyd eu bod â capasiti pwysau cerbydau is-safonol ac maent yn destun mesurau monitro i leihau aflonyddu ar y cymunedau lleol. Nodwyd wyth safle ble mae'r cyfyngiadau pwysau presennol, capasiti is-safonol neu bontydd dros dro sy'n heneiddio yn atal twf economaidd. Defnyddir rhestr flaenoriaeth o strwythurau i drefnu'r prosiectau yn ôl ardrawiad economaidd y cyfyngiadau pwysau neu gael gwared â'r pontydd dros dro. Mater o gryn bwysigrwydd wrth benderfynu ar y flaenoriaeth yw a fydd strwythur yn cludo ffordd argyfwng a ddefnyddir petai Cefnffordd neu Briffordd yn cau.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Rhanbarthol	

Tabl 6.2: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Mynediad at Gyflogaeth a Gwasanaethau

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Ardal Aberystwyth, Prosiect Teithio Llesol – Gwella'r Isadeiledd Cerdded a Beicio	Ceredigion	Bwriedir ymgymryd â phecyn o welliannau i'r isadeiledd cerdded a beicio yn Aberystwyth er mwyn gwella mynediad at swyddi a gwasanaethau yn y dref a ble mae posibilrwydd sylweddol o ddefnydd teithio llesol. Mae'r wyth cynllun yn cynnwys: cyswllt newydd wedi'i rannu rhwng aneddiadau Penparcau a Southgate gyda chanol tref Aberystwyth; gwella'r isadeiledd beicio rhwng Penparcau a Llwybr Beicio Rheidol; uwchraddio croesfan a reolir gan gerddwyr ar Boulevard St Brieuc a gwella'r ddarpariaeth beicio o Starling Cloud i'r dref; uwchraddio Lôn Penygraig rhwng Llanbadarn a Waunfawr; gwella isadeiledd cerdded a beicio rhwng Ffordd Plascrug a'r Ganolfan Hamdden; opsiynau am droedffordd barhaus/cyswllt beicio o'r Brifysgol i Goleg Ceredigion; llwybr wedi'i rannu gyferbyn â Hafan y Waun yn Waunfawr; a llwybr wedi'i rannu ar flaen Stad Maesceinion, Waunfawr.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	
Mynediad Maes Awyr Llanbedr (Parth Menter Eryri)	Gwynedd	Darparu ffordd fynediad aml-ddefnydd newydd er mwyn cysylltu safle Maes Awyr Llanbedr â'r A496. Bydd hyn yn gwella mynediad i Barth Menter Eryri a'r cysylltiadau i eraill yn y triongl o Barthau Menter (Môn a Dyffryn Dyfrdwy).	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Astudiaeth Canolfan Teithio Llesol y Drenewydd (cyn ac ar ôl y ffordd osgoi) a'r Dyluniad Manwl	Powys	Mae'r mesurau hyn yn welliannau teithio llesol sy'n cyd-fynd ag adeiladu Ffordd Osgoi'r Drenewydd a thrwy hynny wella rhaglen Llywodraeth Cymru i hyrwyddo gweithgaredd economaidd trwy gysylltedd a mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, hyfforddiant ac addysg yn yr ardal hon o Barth Twf Lleol Dyffryn Hafren. Rhagwelir y bydd tair rhan i'r ymyrraeth: gweithgarwch cyn adeiladu'r ffordd osgoi ar goridor yr A483/A489 a bydd y statws cefnffordd yn cael ei ddileu; ii) gweithgarwch ar ôl adeiladu'r ffordd osgoi ar goridor yr A483/A489 a bydd y statws cefnffordd yn cael ei ddileu; a iii) y Rhwydwaith Lleol. Bydd yr ymyrraethau arfaethedig wedi'u dylunio er mwyn dileu rhwystrau i deithio llesol tua'r gogledd a thua'r de o'r dref sy'n bodoli o ganlyniad i'r Afon Hafren a choridor presennol yr A483/A489; gwella mynediad teithio llesol ar brif goridor y dwyrain - gorllewin; yn sgil hyn gellir gwneud y mwyaf o'r	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru

Tabl 6.2: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Mynediad at Gyflogaeth a Gwasanaethau

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
		cysylltedd drwy deithio llesol i'r prif ardaloedd cyflogaeth (h.y. yr ystadau diwydiannol, canol y dref, yr ardal manwerthu i'r dwyrain), yr orsaf drenau a'r orsaf bysus, y coleg addysg bellach a sefydliadau addysgol eraill.			
Canolfannau Parcio a Theithio	Pob Awdurdod	<p>Bydd y cynllun hwn yn darparu canolfannau parcio a theithio mewn safleoedd strategol. Mae ardaloedd cyflogaeth mawr wedi'u lleoli y tu allan i ffiniau y Sir sydd o fewn cyrraedd i breswylwyr ac maent hwy yn cynnig mwy o amrywiaeth o gyfleoedd gyflogaeth na'r hyn sydd ar gael yn lleol. Bwriad y Cynllun Canolfan Parcio a Theithio yw agor y marchnadoedd cyflogaeth hyn i breswylwyr drwy leihau'r costau teithio.</p> <p>Mae cyfleoedd i greu nifer o gyfleusterau parcio a rhannu ar y prif lwybrau er mwyn caniatáu i bobl barcio'n ddiogel a rhannu cerbydau i'w cyrchfannau ac i ddatblygu cyfnewidfa trafnidiaeth teithwyr yn y canolfannau hyn. I ddechrau, adnabyddir pum safle strategol gyda'r bwriad o gynyddu'r nifer i 12 yn ddibynnol ar lwyddiant cymharol y safleoedd cychwynnol.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Troedffordd Pont ar Fynach Cynllun Cam 3 – Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	Ceredigion	Gosod troedffordd ym Mhont ar Fynach i gwblhau'r cyswllt i orsaf trenau Dyffryn Rheidol tuag at, ac o ganol y gymuned a'i atyniadau twristiaid. Cwblhawyd y ddau gam cynharach. Mae Cam 3 angen strwythur atgyfnerthu ac felly, mae'n fwy anodd, fodd bynnag, y darn hwn yw'r un a ddefnyddir fwyaf gan gerddwyr.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Prosiect Dosbarthiad Cynaliadwy Canol Cymru	Ceredigion	Prosiect yw hwn i dynnu at ei gilydd partneriaid posib o'r sector cyhoeddus a'r sector preifat i adnabod cyfleoedd i ddatblygu un neu ragor o gyfleusterau cludiant llwythi aml-ddull er mwyn trosglwyddo nwyddau o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd ac er mwyn dosbarthu nwyddau lleol yn fwy amgylcheddol gynaliadwy ac i gynnal astudiaeth i'r patrymau dosbarthu presennol. Mae'r Cyngor yn ceisio annog cludo llwythi ar y rheilffordd fel dull o leihau symudiadau cerbydau	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Rhanbarthol	

Tabl 6.2: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Mynediad at Gyflogaeth a Gwasanaethau

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
		trymion ar y rhwydwaith ffyrdd rhanbarthol.			
Cyfleuster Parcio a Theithio Aberystwyth	Ceredigion	Bydd y cynllun yn datblygu a gweithredu dau gynllun Parcio a Theithio newydd arfaethedig yn Rhydyfelin, gyfochrog â chefnffordd yr A487, 2.5 milltir i'r de o Aberystwyth ac yn Rhyd y Pennau- gyfochrog â chefnffordd yr A487, 3.5 milltir i'r gogledd o Aberystwyth. Mae'r ddau safle wedi'u lleoli mewn mannau strategol i wasanaethu/ail-gyfeirio cymudwyr lleol i Aberystwyth a thrwy hyn i leihau tagfeydd ar y gefnffordd a gwella mynediad at swyddi a gwasanaethau Bydd cynllun Rhyd y Pennau yn cyd-fynd â'r bwriad i adeiladu Gorsaf Reilffordd yn y lleoliad hwn.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Teithio Llesol i Barthau Twf	Powys	Bydd y cynlluniau arfaethedig sy'n bodloni gofynion y Deddf Teithio Llesol newydd mewn Parthau Twf Lleol yn cynnwys tri o'r 'lleoliadau dynodedig' ym Mhowys: Y Drenewydd, Llandrindod ac Aberhonddu. Mae llawer taith o fewn Parthau Twf Lleol Powys sy'n llai na 5km. Gwneir y teithiau hyn er mwyn cael mynediad at gyflogaeth neu wasanaethau lleol ac mae'r teithiau hyn yn un o'r prif resymau am y tagfeydd lleol ar adegau prysuraf y dydd. Bydd rhaglen o welliannau i isadeiledd Teithio Llesol wedi'i chefnogi gan 'fesurau meddal' eraill yn cynorthwyo tagfeydd lleol ac yn hyrwyddo newid rhyngfoddol.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol/Rhanbarthol	
Parthau Twf Lleol – Tagfeydd a Pharcio	Powys	Bwriad y cynllun hwn yw gwella mynediad at safleoedd cyflogaeth drwy edrych ar leihau tagfeydd a gwella cyfleusterau parcio presennol. Bydd y cynllun yn canolbwyntio ar y tri Pharth Twf Lleol ym Mhowys. Bydd y cynllun yn cynnwys astudiaeth o'r tagfeydd mewn trefi er mwyn adnabod tueddiadau, problemau ar yr adegau prysuraf a chynnig argymhellion i leihau tagfeydd ac argymhellion eraill. Byddai adolygiad yn cael ei gynnal o'r cyfleusterau parcio sydd ar gael yn y tair tref a byddai'r gwelliannau a argymhellir yn cael eu gweithredu.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol/Rhanbarthol	

Tabl 6.3: Ymyrraeth Lefel Uwch – Annog Cerdded a Beicio

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Teithio Llesol i leoliadau 'dynodedig'	Pob Awdurdod	<p>Bwriad y cynllun arfaethedig yw bodloni gofynion y Ddeddf Teithio Llesol newydd ym mhob ardal Awdurdod Lleol drwy gyllido gwelliannau i gysylltiadau cerdded a beicio.</p> <p>Yn ne Gwynedd, bydd hyn yn cynnwys y pedair ardal ddynodedig, sef Blaenau Ffestiniog, Tywyn, Dolgellau ac Abermaw.</p> <p>Ym Mhowys y bwriad yw y bydd gweithredu Cam 1 yn cynnwys tair o'r ardaloedd aneddiadau dynodedig Deddf Teithio Llesol. Y rhain yw - Y Trallwng, Ystradgynlais a Llanandras.</p> <p>Yng Ngheredigion, bydd prosiect ar gyfer Aberteifi a Llanbedr Pont Steffan. Datblygir cynllun i adnabod ardaloedd i'w gwella yn Aberteifi a Llanbedr Pont Steffan a gall hyn gynnwys darparu llwybr beicio newydd a gwella arwyddion. Bydd hyn yn gwella llwybrau teithio llesol gan gynnwys arwyddion ar Lwybr Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol Rhif 82, a adwaenir fel Lôn Teifi, sy'n lwybr 98 milltir o hyd o Aberystwyth i Abergwaun. Mae hyn yn cynnwys Tregaron, Llanbedr Pont Steffan, Castell Newydd Emlyn, Llandysul ac Aberteifi sydd wedi'u lleoli o fewn Parth Twf Lleol Dyffryn Teifi.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	
Llwybr Beicio Rhyd y Pennau i Aberystwyth a Chysylltiadau'r C1010 i Lwybr Beicio Penrhyncoch (Camau 1 a 2)	Ceredigion	Mae'r cynllun hwn yn bwriadu adeiladu llwybr newydd gwahanedig aml-ddefnydd er mwyn cysylltu Aberystwyth â Rhyd y Pennau, a chyfleuster IBERS Prifysgol Aberystwyth. Cynigir gwneud y llwybr mewn tri cham; a gellir cyflwyno Camau 1 a 2 yn y tymor byr: Mae Cam 1 yn cysylltu Bow Street ag IBERS a Cham 2 – llwybr ar hyd y C1010 i gysylltu cyfleuster IBERS gyda Phenrhyncoch.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Estyniad i Lwybr	Ceredigion	Mae Llwybr Ystwyth yn lwybr aml-ddefnydd 21 milltir o hyd ac sy'n bennaf yn	Prosiect	Lleol	

Tabl 6.3: Ymyrraeth Lefel Uwch – Annog Cerdded a Beicio

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Ystwyth – Cors Caron i Dregaron a'r darn yn Tynygraig		lwybr oddi ar y ffordd sy'n darparu beicio diogel heb draffig ar y darnau hyn a hwn yw llwybr beicio rhif 82 ar y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a adwaenir fel Lôn Teifi rhwng Aberystwyth ac Abergwaun. Mae dau gam i'r cynllun arfaethedig: bydd darn Cors Caron yn cwblhau'r llwybr oddi ar y ffordd rhwng Cors Caron a Thregaron gan ddarparu ardal barcio newydd yn y gyrchfan/pwynt cychwyn yn Nhregaron. Bydd estyniad arfaethedig i ddarn Tanygraig yn darparu llwybr oddi ar y ffordd sy'n osgoi'r darn serth ar y ffordd.	Blaenoriaeth Sirol		
Llwybr Beicio Rheidol – opsiynau oddi ar y ffordd yng Nghapel Bangor	Ceredigion	Mae Llwybr Beicio Rheidol yn llwybr beicio rhwng Aberystwyth a Phont ar Fynach a hyrwyddir gan Dwristiaeth Ceredigion. Ar hyn o bryd, mae'r llwybr yn dilyn ffordd yr C1028 o Ystâd Ddiwydiannol Glanyrafon i Gapel Bangor ble mae'r llwybr yn ymuno â'r TRA44 am sawl can llath cyn troi i ffwrdd i ffordd fechan sy'n arwain i Gwm Rheidol. Bydd y bwriad hwn yn edrych ar opsiynau posib oddi ar y ffordd er mwyn osgoi'r angen i feicwyr ymuno â'r TRA44 prysur.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Llwybr Aml-ddefnydd Lôn Tryweryn	Gwynedd	Byddai'r cynllun hwn yn creu llwybr aml-ddefnydd rhwng y Bala drwy Frongoch i'r Ganolfan Rafftio Dŵr Gwyn Cenedlaethol, Tryweryn. Mae'r llwybr arfaethedig yn dilyn rhan fwyaf o lwybr hen reilffordd cangen y <i>Great Western</i> o'r Bala i Flaenau Ffestiniog ac mae'n 6.8km o hyd.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Llwybr Aml-ddefnydd Tywyn i Aberdyfi	Gwynedd	Adeiladu llwybr beicio ochr yn ochr â'r A493 sy'n cysylltu cymunedau arfordirol Tywyn ac Aberdyfi. Mae swyddogaeth dwristiaeth a chymunedol i'r llwybr hwn a gallai ffurfio rhan o Lwybr Arfordirol Gogledd Cymru.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	

Tabl 6.4: Ymyraethau Lefel Uwch - Rhwydweithiau Cludiant Cyhoeddus Integredig

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Gwelliannau Isadeiledd i'r Coridor Bysus Strategol	Pob Awdurdod	Mae'r Awdurdodau Lleol yn ceisio gwella isadeiledd gwasanaethau bysus lleol ar hyd llwybrau strategol allweddol drwy ddarparu cyfleusterau aros cyson o ansawdd uchel yn unol â Safonau'r Bartneriaeth Ansawdd Bysus Statudol. Bydd y ddarpariaeth yn cynnwys fel safonau ofynnol - codi ymylon y ffordd, gwybodaeth gyson mewn safleoedd bysus (wedi'i chydlynw drwy <i>Traveline</i> Cymru) a ble bo'n bosib arwydd wedi ei oleuo ym mhob safle ac arhosfan bws.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	
Ychwenegiadau Cyfalaf ar gyfer Cludiant Cyhoeddus, Cludiant Fflyd a Chludiant Cymunedol	Pob Awdurdod	Bydd pecyn y cynllun yn ceisio darparu llif o gyllid cyfalaf ar gyfer cludiant cyhoeddus, cludiant fflyd y Cyngor Sir a'i bartneriaid yn ogystal â chludiant cymunedol/y sector gwirfoddol er mwyn prynu cerbydau newydd neu eu hadnewyddu a rhoi cefnogaeth i reoli teithiau canolog ac amserlennu systemau er mwyn gwella effeithlonrwydd eu gweithrediad a chynyddu capasiti.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	
Gwelliannau i Ganolfannau Rheilffyrdd	Pob Awdurdod	Mae'r cynllun hwn yn cynnwys gwelliannau i fynedfeydd gorsafoedd rheilffyrdd. Ym Mhowys mae hyn yn cynnwys Cynllun A – Cyfnewidfa Gorsaf Reilffordd Machynlleth: cyfnewidfa reilffordd/bysus a maes parcio gwell a Chynllun B) Maes Parcio Ychwanegol Gorsaf Reilffordd y Trallwng	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol	
Gwybodaeth Cludiant Cyhoeddus	Pob Awdurdod	Bydd y cynllun hwn yn ceisio darparu'r hyn a ganlyn yn y rhanbarth: <ul style="list-style-type: none"> Gwybodaeth Amser Real y Bysus – arddangosfeydd gwybodaeth wedi'u gosod mewn lleoliadau cyfnewidfeydd allweddol – megis 'Porth' Cludiant Teithwyr Aberystwyth Wi-Fi mewn cyfnewidfeydd a chanolfannau cludiant cyhoeddus strategol ble nad oes ond ychydig neu ddim signal ffôn symudol fyddai'n galluogi defnyddwyr cludiant cyhoeddus i gael mynediad at wybodaeth deithio sy'n 	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	

Tabl 6.4: Ymyraethau Lefel Uwch - Rhwydweithiau Cludiant Cyhoeddus Integredig

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
		<p>bodoli/ gwefan newydd ac <i>app</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> Gwelliannau cysylltiedig i gyflwyniad cyffredinol, hygyrchedd ac argaeledd gwybodaeth deithio. 			
Gwybodaeth Gludiant i Deithwyr Amser Go lawn drwy <i>App</i> Ffôn Symudol Deallus	Pob Awdurdod	<p>Y prosiect yw cyflwyno <i>app</i> i ffonau symudol ar lwybrau bysus sy'n gallu rhoi gwybodaeth i deithwyr mewn 'amser go iawn' drwy gyfathrebu, drwy ddyfais ar y bws gwasanaeth, gyda ffonau deallus. Mae gan hyn y posibilrwydd o roi gwybodaeth well nag 'amser real' i deithwyr wrth iddo 'ddysgu' llwybr y bws a'r amser mae'n ei gymryd i deithio rhwng safleoedd bysus ac yna trosglwyddo'r wybodaeth hon i deithwyr sy'n aros. Ffynhonnell y data fydd <i>Traveline</i> Cymru. Mae'r <i>app</i> wedi'i dreialu'n llwyddiannus ar un llwybr bysus yng nghanolbarth Cymru. Yn ogystal, mae gan hwn y posibilrwydd (gyda datblygiad pellach) i fod yn borth integredig ar gyfer gwybodaeth am gludiant cyhoeddus a phorth tocynnau y talwyd amdanynt, oll yn yr un lleoliad.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Rhaglen Buddsoddiad Cyfalaf Bwcabus	Ceredigion	<p>Bydd pecyn y cynllun yn ceisio cefnogi parhad gweithrediad cynllun llwyddiannus iawn Bwcabus a'r posibilrwydd o ehangu'r cynllun o fewn Ceredigion. Er mai cynllun referniw yw Bwcabus yn ei hanfod, mae gofyn buddsoddi cyllid cyfalaf mewn isadeiledd cysylltiedig a chael cerbydau newydd penodol neu rai yn lle'r hen rai.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Isadeiledd Cludiant Teithwyr Ceredigion	Ceredigion	<p>Pecyn o welliannau allweddol i isadeiledd coridor cludiant teithwyr sydd i'w weithredu ar draws Ceredigion. Bydd hyn yn cynnwys prynu a gosod llochesi bysus, polion a baneri, casys amserlenni/arddangosfeydd gwybodaeth, codi ymylon y ffordd (ble bo'r gofyn), darpariaeth parcio beics, mynediad gwell a mwy diogel i gerddwyr, goleuadau (ble bo'r angen) ac ehangu Gwybodaeth Real lawn i Aberystwyth ('Porth' Cludiant Teithwyr) gyda gwelliannau cysylltiedig i gyflwyniad ac argaeledd gwybodaeth deithio.</p>	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	

Tabl 6.5: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Diogelwch

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
Diogelwch Beiciau Modur	Pob Awdurdod	Mae Swyddogion Diogelwch Ffyrdd yr Awdurdodau Lleol yn gweithio mewn partneriaeth â'r Gwasanaethau Brys a chynlluniau'r Heddlu er mwyn gwella diogelwch beicwyr modur sy'n fater sylweddol yn y rhanbarth. Mae'r cynllun yn dadansoddi adroddiadau gwrthdrawiadau ac yn gweithredu gwelliannau er mwyn gwella diogelwch megis rhwystrau diogelwch beiciau modur, arwyddion, marciau ffordd a mân waith ffisegol.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Cenedlaethol	
Arwyddion Cyflymder Traffig Rhyngweithiol	Holl Awdurdodau Lleol	Mae'r cynllun hwn yn darparu ar gyfer ailosod neu osod arwyddion cyflymder rhyngweithiol newydd er mwy lleihau gor-yrru drwy drefi a phentrefi'r rhanbarth.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Effeithlonrwydd Ynni/Diogelwch – Adnewyddu Goleuadau Stryd	Pob Awdurdod	Mae nifer o bolion golau stryd yn y rhanbarth sydd dros 40 mlwydd oed ac ar hyn o bryd mae llusernau/lampau aneffeithiol wedi'u gosod arnynt. Yng Ngheredigion, er enghraifft, yn ddiweddar mae'r Cyngor wedi trosi miloedd o oleuadau stryd ar draws Ceredigion i ynni mwy effeithlon y dechnoleg LED ddiweddaraf. Fodd bynnag, mae'r hen bolion yn anaddas i'w trosi i LED. Gallai eu hadnewyddu ganiatáu i'r Cynghorau gwblhau'r rhaglen i'w trosi i LED. Oni fydd y polion yn cael eu hadnewyddu'n fuan, bydd yn rhaid i'r Cynghorau eu gwaredu.	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	
Gwelliannau i Ddiogelwch Cyffyrdd	Pob Awdurdod	Mae'r cynllun yn golygu gwelliannau i leoliadau, yn enwedig cyffyrdd, lle y mae problemau sylweddol gyda gwrthdrawiadau ar y ffordd. Mae'r cynlluniau'n golygu gwelliannau fel a ganlyn: diddymu lonydd cyflymu/arafu; gwella arwyddion a llinellau; adlinio, ail-raddio arwynebau a dyluniad adeiladwaith yr arwyneb a gwella llinellau gwelededd (llinellau gwelededd heb ddim llawer o waith cynnal a chadw). Er enghraifft, mae gofyn gwneud gwelliannau i gyffordd y briffordd ar yr A4159 ar gyfer datblygiad Campws Arloesedd IBERS, Plas Gogerddan, sydd wedi denu buddsoddiad o £40m, er mwyn hwyluso swyddi a thwf ar y campws. Yn ogystal, bydd angen gwneud gwelliannau i ddiogelwch ffyrdd i gerddwyr a	Prosiect Blaenoriaeth Sirol	Lleol	

Tabl 6.5: Ymyrraeth Lefel Uwch – Gwella Diogelwch

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Ffynhonnell/ Ffynonellau arian
		gwelliannau i fynediad ar y briffordd ger y Campws. Bydd y gwaith yma yn ategu'r ymyrraethau teithio llesol a chynaliadwy sy'n cysylltu'r safle â chymunedau cyfagos a gwelliannau arfaethedig i isadeiledd a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.			

Ffigur 6.1 : Cynlluniau CTLI Canolbarth Cymru

Rhif	Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol
Gwella Cysylltiadau Strategol		
1	A486 Post Bach i Synod Inn - Prifordd	Ceredigion
2	A44/A4120 Llanbadarn Fawr - Techengol	Ceredigion
3	A496 Llandecwyn – Cylchfan	Gwynedd
4	A496 Maentwrog i Flaenau Ffestiniog	Gwynedd
5	Cynllun Adnewyddu Pont Briwet	Gwynedd
6	Corneli A44 Forest Clud a Lwybrau Dwyrain-Gorllewin	Powys
7	Pont Rheidol, Rhiwarthen, Capel Bangor	Ceredigion
Gwella Hygyrchedd i Gyflogaeth a Gwasanaethau		
8	Ardal Aberystwyth, Prosiect Teithio Llesol – Gwella'r Isadeiledd Cerdded a Beicio	Ceredigion
9	Mynediad Maes Awyr Llanbedr (Parth Menter Eryri)	Gwynedd
10	Astudiaeth Canolfan Teithio Llesol y Drenewydd (cyn ac ar ôl y ffordd osgoi) a'r Dyluniad Marwl	Powys
11	Troedffordd Pont ar Fynach Cynllun Cam 3 – Lwybrau Diogel mewn Cymunedau	Ceredigion
12	Cyfleuster Parcio a Theithio Aberystwyth	Ceredigion
13	Teithio Llesol i Barthau Twf	Powys
14	Parthau Twf Lleol – Tagfeydd a Pharcio	Powys
Annog Cerdded a Beicio		
15	Lwybr Beicio Bow Street i Aberystwyth a Chysylltiadau'r C1010 i Lwybr Beicio Penrhynoch (Camau 1 i 2)	Ceredigion
16	Estyniad i Lwybr Ystwyth – Cors Caron i Dregaron a'r darn yn Tynygraig	Ceredigion
17	Lwybr Beicio Rheidol – opsiynau oddi ar y ffordd yng Nghapel Bangor	Ceredigion
18	Lwybr Amlddefnydd Lôn Tryweryn	Gwynedd
19	Lwybr Amlddefnydd Tywyn i Aberdyfi	Gwynedd



7 Dyheadau'r Tymor Canolig a'r Tymor Hir

7.1 Cyflwyniad

Datblygwyd yr ymyraethau lefel uwch fel y byddant yn briodol, nid yn unig ar gyfer y cyfnod nesaf o bum mlynedd rhwng 2015 a 2020, ond hefyd er mwyn bodloni dyheadau'r tymor canolig a'r tymor hir. Felly, bydd cynlluniau o fewn pob ymyraeth lefel uwch yn parhau. Os oes rhaglenni ar gyfer gwella isadeiledd trafndiaeth gyhoeddus neu lwybrau teithio llesol er enghraifft, byddai disgwyl i'r rhain barhau wedi 2020.

Dros y tymor canolig a'r tymor hir, bydd yr awdurdodau lleol eisiau parhau i weithio'n agos â Llywodraeth Cymru er mwyn cychwyn y gwelliannau i'r materion cysylltiadau strategol yn gynt – er enghraifft, coridor yr A483, yr A487/ Llanbadarn yn Aberystwyth a'r A487 Croesfan Dyfi – a bydd rhai ohonynt yn cael eu gweithredu ar ôl 2020 oherwydd eu graddfa a lefel y buddsoddiad. Bydd cynlluniau CTLI yn ystod y cyfnod hwn yn cychwyn ynghynt fel y bo'n briodol er mwyn cyd-fynd â'r datrysiadau strategol hyn.

Yn bwysicach, yn y tymor canolig a'r tymor hir, rhagwelir y bydd pwyslais y rhaglen yn fwyfwy ar gynlluniau sy'n darparu safleoedd tai a safleoedd cyflogaeth y Cynlluniau Datblygu Lleol a phrosiectau ynni ac isadeiledd mwy gan gydweithio â datblygwyr ynghyd â'r rheini sy'n cyflwyno'r Ddeddf Teithio Llesol (Cymru). Bydd cynlluniau o'r fath yn dod i'r amlwg o ganlyniad i waith ym mhym mlynedd cyntaf y Cynllun.

Yn y tymor hwy, rhagwelir y bydd y strategaeth yn parhau i ganolbwyntio ar gysylltedd dwyrain-gorllewin a gogledd-de yng nghanolbarth Cymru a thu allan i'r rhanbarth ac ar draws y ffin yn Lloegr er mwyn gwella mynediad at farchnadoedd, swyddi a gwasanaethau. Bydd pwyslais hefyd ar gyflawni teithio cynaliadwy ar gyfer teithiau byrrach, wrth gydnabod y cyfle yng Nghanolbarth Cymru i gynyddu cerdded a beicio. Bydd hyn yn sicrhau cysylltedd da drwy gyfrwng pob dull yn y dyfodol.

7.2 Rhaglenni 2020-2030

Rhagwelir y bydd y rhaglen ar gyfer 2020 - 2030 yn cynnwys y cynlluniau hynny yn rhaglen 2015-2020 na ellir eu cyflawni oherwydd diffyg cyllid ynghyd â chynlluniau fydd yn dod ymlaen mewn ymateb i gynlluniau Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn ogystal â *Network Rail* a'r Asiantaeth Priffyrdd ac awdurdodau lleol yn Lloegr.

Yn ogystal, mae rhai prosiectau sy'n annhebygol o gael eu gweithredu yn y rhaglen tymor byr 2015-2020, ond mae'n bosib y bydd gwaith datblygu yn digwydd yn y pum mlynedd cyntaf, serch hynny. Mae'r prosiectau hyn yn gymhleth i'w gweithredu, yn dibynnu ar raglenni eraill megis ar gyfer rheilffyrdd neu gefnffyrdd neu bydd risgiau amgylcheddol sylweddol ynghlwm â nhw y bydd angen eu hymchwilio a'u hystyried ymhellach. Mae'r prosiectau wedi'u hadnabod yn Nhabl 7.1 dan bob ymyraeth a rhagwelir y byddant yn cael eu darparu ar ôl 2020.

Tabl 6.6: Cynlluniau Tymor Canolig a'r Tymor Hir 2020-2030

Ymyrraeth Lefel Uwch	Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol
Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig	Gwelliannau i Ganolfannau Rheilffyrdd	Pob Awdurdod	Mae'r cynllun hwn yn cynnwys gwelliannau i fynedfeydd gorsafoedd rheilffyrdd. Ym Mhowys, mae hyn yn cynnwys, ar gyfer y tymor canolig i hir, C) Cyfnewidfa Gorsaf Reilffordd Caersws: cyfnewidfa reilffordd/bysus a maes parcio a Chynllun D) Cyfnewidfa Gorsaf Reilffordd Llandrindod: cyfnewidfa reilffordd/bysus a gwella'r maes parcio. Y gyfnewidfa ar dir preifat yn union i'r gogledd-ddwyrain o'r orsaf reilffordd.	Prosiect Blaenoriaeth Rhanbarthol	Lleol
Gwella cysylltiadau strategol	Canol Powys – Cysylltiadau Dn - Gn: B4358 Beulah i A4081 Llanllŷr yn Rhos	Powys	Y B4358 yw'r ffordd a ffafir gan gerbydau ysgafn sy'n teithio o Landymddyfri tuag at Llandrindod ond mae'n is-safonol ac mae cyfyngiad pwysau arni. Mae ardaloedd o fforestydd eang yn ne-orllewin y sir a byddai gwella'r ffordd yn creu cyfleoedd busnes a chyflogaeth yn gysylltiedig â choedwigaeth.		Rhanbarthol
Annog Cerdded a Beicio	Llwybr Beicio Rhyd y Pennau i Aberystwyth a Chysylltiadau'r C1010 i Llwybr Beicio Penrhyncoch (Camau 3)	Ceredigion	Mae'r cynllun hwn yn bwriadu adeiladu llwybr newydd gwahanedig aml-ddefnydd er mwyn cysylltu Aberystwyth â Rhyd y Pennau, a chyfleuster IBERS Prifysgol Aberystwyth. Mae Cam 3 yn cynnig cysylltu tair safle Bow Street, Penrhyncoch ac IBERS gydag Aberystwyth. Byddai'r llwybr yn gyswllt pwysig rhwng y gogledd a'r de ynghyd â chyswllt â chyflogaeth.		Lleol
Annog Cerdded a Beicio	Troedffordd / Llwybr Beicio yr A486	Ceredigion	Mae'r gwelliannau gam wrth gam i Ffordd Gyswllt Ceredigion, yr A486, yn golygu bod troedffordd/llwybr beicio wedi'i greu ar y rhan fwyaf o'r ffordd rhwng Llandysul a'r A487 yn Synod Inn. Fodd bynnag, mae rhai bylchau hir. Diben y prosiect hwn yw cwblhau troedffordd/ llwybr beicio di-dor ar hyd ffordd gyswllt Ceredigion, yr A486. Mae tri cham sy'n gyfanswm o 3.5km rhwng Post Bach a Horeb.		Lleol
Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig	Gwelliannau Mynediad i'r Rhwydwaith Rheilffyrdd	Pob Awdurdod	Bydd pecyn y cynllun yn ceisio darparu cyfraniad cyllid cyfalaf llywodraeth leol i wella mynediad at wasanaethau rheilffordd ac isadeiledd. Bydd hyn yn cynnwys gweithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd, Llywodraeth Cymru, grwpiau defnyddwyr y rheilffyrdd a chymunedau lleol i adnabod cynlluniau posib ac i symud datblygiadau ymlaen a chyllido'r cynlluniau hyn.		Lleol
Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig	Gorsaf Reilffordd Rhyd y Pennau	Ceredigion	Bydd y cynllun hwn yn mynd ochr yn ochr â'r bwriad i adeiladau maes parcio Parcio a Theithio yn Rhyd y Pennau a hwn fydd yr ail gam o gynllun cludiant cyhoeddus integredig cyflawn yn Rhyd y Pennau. Bydd yr Awdurdod Lleol yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar yr achos busnes ar gyfer cynnig gorsaf		Lleol

Ymyrraeth Lefel Uwch	Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol
			newydd. Bydd yr Achos Busnes yn canolbwyntio ar Bow Street yn unig a bydd gofyn iddo ystyried datblygiadau mwy diweddar a fydd yn cryfhau'r gymhareb Busnes: Cost (BCR) ar gyfer adeiladu gorsaf newydd – yn benodol, y cynlluniau datblygu ar gyfer safle IBERS Prifysgol Aberystwyth yng Ngogerddan gerllaw. Mae gweithredu cynnig gorsaf i Bow Street yn debygol o fod yn y tymor canolig i hir.		

8 Gwiriadau Statudol

8.1 Cyflwyniad

Mae'r angen am wiriadau statudol wedi'i adolygu'n llawn a thrafodir isod y gwiriadau statudol sydd wedi'u gwneud.

8.2 Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS)

Mae Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) llawn wedi'i wneud ar y Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI). Rhoddwyd y ddogfen gwmpasu i'r ymgynghorai statudol am gyfnod o bump wythnos cyn drafftio'r Adroddiad Amgylcheddol. Derbyniwyd sylwadau ar yr Adroddiad Amgylcheddol Drafft ac mae'r rhain wedi derbyn sylw fel sy'n briodol. Mae'r AAS yn asesu ardrawiad y rhaglen bum mlynedd yn erbyn peidio â chynnal rhaglen o ymyraethau a chynlluniau.

Mae'r AAS yn argymhell y dull lliniaru a ganlyn y dylid ei weithredu wrth ddatblygu cynlluniau.

To be added

8.3 Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (ARhC)

Ymgwymerwyd ag ymarferiad sgrinio ARhC er mwyn penderfynu a fyddai Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru (naill ai ar ei ben ei hun ac/neu mewn cyfuniad â chynlluniau neu brosiectau eraill) yn peri effeithiau andwyol ar hygrdedd safleoedd Ewropeaidd o ran ei amcanion cadwraeth a'r diddordebau cymwys. Roedd yr ARhC Drafft ar gael ar gyfer ymgynghori ac mae sylwadau a dderbyniwyd gan Gyfoeth Naturiol Cymru wedi derbyn sylw fel sy'n briodol.

Mae'r ARhC yn argymhell y dull lliniaru a ganlyn y dylid ei weithredu wrth ddatblygu cynlluniau.

To be added

8.4 Asesiad Effaith Cydraddoldeb (AEC)

Ymgwymerwyd ag Asesiad Effaith Cydraddoldeb er mwyn cynorthwyo i hysbysu datblygiad y CTLI. Mae'r AEC yn rhoi trosolwg o'r materion cydraddoldeb i'w hystyried fel rhan o'r broses barhaus.

O ganlyniad i'r asesiad, awgrymir pwyntiau gweithredu y dylid eu cynnwys yn y prosiectau a fydd yn cael eu gweithredu fel rhan o'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol. Mae'r rhain wedi'u cynnwys yn Atodiad 8.1.

Tabl 8.1: Cynllun Gweithredu AEC

Ymyrraeth Lefel Uwch	Gweithred Posib	Buddiolwyr tebygol
Gwella cysylltiadau strategol	<ul style="list-style-type: none"> • Ystyried defnyddwyr ac eithrio defnyddwyr modur ar gyffyrdd newydd • Sicrhau defnydd o arwyddion clir a phriodol 	<p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl iau</p> <p>Pob anabl</p> <p>Pobl sydd â phlant</p>
Gwella hygyrchedd i gyflogaeth a gwasanaethau	<ul style="list-style-type: none"> • Darpariaeth briodol o gyfleusterau aros i deithwyr, fel sy'n briodol • Ystyriaeth i fynediad i safloedd a chyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus • Datblygu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus drws i ddrws • Hyrwyddo ac ymwybyddiaeth o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus • Ystyried defnyddwyr ac eithrio defnyddwyr modur ar gyffyrdd newydd • Sicrhau defnydd o arwyddion clir a phriodol 	<p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl iau</p> <p>Pob anabl</p> <p>Pobl sydd â phlant</p> <p>Lleiafrifoedd ethnig</p> <p>Pobl LGBT</p>
Annog cerdded a beicio	<ul style="list-style-type: none"> • Hyrwyddo ac ymwybyddiaeth o gynlluniau a llwybrau newydd • Sicrhau defnydd o arwyddion clir a phriodol • Ymgynghori â grwpiau anabl ynghylch anghenion a llwybrau penodol 	<p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl iau</p> <p>Pob anabl</p> <p>Pobl sydd â phlant</p>
Rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus integredig	<ul style="list-style-type: none"> • Darpariaeth briodol o gyfleusterau aros i deithwyr, fel sy'n briodol • Ystyriaeth i fynediad i safloedd a chyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus • Hyrwyddo ac ymwybyddiaeth o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus 	<p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl iau</p> <p>Pob anabl</p> <p>Pobl sydd â phlant</p> <p>Lleiafrifoedd ethnig</p> <p>Pobl LGBT</p>
Gwella diogelwch a sicrwydd	<ul style="list-style-type: none"> • Ystyried defnyddwyr ac eithrio defnyddwyr modur ar gyffyrdd newydd • Sicrhau defnydd o arwyddion clir a phriodol 	<p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl iau</p> <p>Pob anabl</p> <p>Pobl sydd â phlant</p>

8.5 Aseidiadau Eraill

Ystyriwyd yr angen am Aseiad Effaith Iechyd (AEI). Fodd bynnag, mae'r ARhC yn cynnwys iechyd fel pwnc ac felly ni ystyrid fod angen cynnal AEI llawn ar gyfer y CTLI.

Mae meysydd eraill yn cynnwys yr effaith ar yr Iaith Gymraeg ac mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ystyried 'Hawliau'r Plentyn' (er nid yw hwn yn berthnasol i awdurdodau lleol). Ystyrir effaith y CTLI ar blant ac ar yr iaith Gymraeg yn yr Aseiad Effaith Cydraddoldeb.

9 Ymgynghori

9.1 Cyflwyniad

Mae'r adran hon yn sefydlu'r ymgynghori sydd wedi'i gynnal wrth ffurfio'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol. Mae'r adborth o'r ymgynghoriad wedi cynorthwyo awdurdodau lleol wrth baratoi'r Cynllun Drafft a'r Cynllun Terfynol.

9.2 Awdurdodau Lleol

Cynhaliwyd nifer o gyfarfodydd gyda swyddogion awdurdodau lleol er mwyn hysbysu a datblygu'r CTLI ar y Cyd. Roedd y rhain yn cynnwys:

- Gweithdy i Swyddogion, 17 Medi 2014;
- Trafodaethau unigol gyda phob awdurdod, mis Medi a mis Hydref 2014;
- Grŵp Rheoli TraCC, 29 Hydref, 2014;
- Bwrdd TraCC, 14 Tachwedd 2014;
- Grŵp Rheoli TraCC, 9 Ionawr 2015;
- Bwrdd TraCC, 22 Ionawr 2015.

9.3 Gweithdy Budd-ddeiliad

Cynhaliwyd gweithdy ar 3 Hydref gyda budd-ddeiliaid a wahoddwyd o bob rhan o'r ardal. Cynhwysir y cyflwyniad a roddwyd yn y gweithdy yn Atodiad B. Cynorthwyodd y gweithdy i gadarnhau'r weledigaeth, y materion, y deilliannau a'r ymyraethau.

9.4 Ymgynghoriad Cyhoeddus

Cynhaliwyd cyfnod ymgynghori llawn o 24 Tachwedd 2014 hyd at 5 Ionawr 2015 er mwyn derbyn adborth gan y cyhoedd a chan fudd-ddeiliaid ar y CTLI ar y Cyd Drafft. Roedd y dogfennau ar gael ar-lein a chynhaliwyd cyfres o ddigwyddiadau ledled ardal y CTLI ac roedd swyddogion o'r awdurdodau lleol a Swyddog CTLI Canolbarth Cymru ar gael i drafod y Cynllun Drafft ac i gymryd sylwadau.

Cofnodwyd presenoldeb yn yr amrywiol ddigwyddiadau ac er na fyddai pawb oedd yn bresennol wedi llofnodi'r ffurflen, nodwyd bod cyfanswm o 69 o bobl yn yr ymgynghoriadau.

Tabl 9.1: Presenoldeb yn Nigwyddiadau Ymgynghori CTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru

Lleoliad	Dyddiad	Nifer oedd yn bresennol
Aberhonddu	3 Rhagfyr	3
Llandrindod	4 Rhagfyr	15
Y Drenewydd	5 Rhagfyr	12
Aberaeron	8 Rhagfyr	16
Aberystwyth	9 Rhagfyr	22
Dolgellau	17 Rhagfyr	1
	Cyfanswm	69

Roedd ffurflen adborth ar gael a chasglodd Hyder Consulting gynnwys y ffurflenni hyn ynghyd ag ymatebion drwy lythyr ac e-bost o fewn y cyfnod ymgynghori. Derbyniwyd cyfanswm o 31 o ymatebion ac roedd y rhain yn cynnwys ymatebion manwl gan gyrrff oedd â diddordeb ynghyd ag aelodau'r cyhoedd. Mae crynodeb o'r ymatebion ar gael ar wahân fel Adroddiad Ymgynghori ar y CTLI.

Gofynnwyd i'r rheini a ymatebodd a oeddent yn cytuno gyda Gweledigaeth y Cynllun a nododd 89% eu bod yn gefnogol. Roedd 79% o'r ymatebwyr yn teimlo mai'r materion a'r cyfleoedd oedd wedi'u hadnabod oedd y rhai cywir.

Gofynnwyd i'r ymatebwyr i roi'r deilliannau yn eu trefn blaenoriaeth, ac o'r rheini a ymatebodd, cyfrifwyd sgôr cyfartalog ar gyfer pob deilliant, fel y dangosir yn Nhabl 9.2. Y deilliant a dderbyniodd y flaenoriaeth uchaf oedd mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau, yna mynediad i gyrchfannau a marchnadoedd allweddol a gwella diogelwch a diogeledd.

Tabl 9.2: Blaenoriaethu Deilliannau i GTLI ar y Cyd Canolbarth Cymru

Deilliannau:	1	2	3	4	5	Cyfartaledd
Mynediad i Gyflogaeth a Gwasnaethau	8	3	2	3	1	2.18
Mynediad i Gyrchfannau Allweddol a Marchnadoedd	1	7	4	3	2	2.88
Gwella Iechyd a Lles drwy gynyddu Cerdded a Beicio	2	4	2	4	5	3.35
Gwella Diogelwch a Sicrwydd	3	2	7	2	3	3
Buddion a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd	3	1	2	5	6	3.59

Gwnaed crynodeb o'r sylwadau a dderbyniwyd ac fe'u trafodwyd gydag uwch swyddogion yr awdurdodau lleol a gwnaed diwygiadau fel oedd yn briodol er mwyn galluogi i'r ddogfen derfynol gael ei chyflwyno i Lywodraeth Cymru erbyn 31 Ionawr, 2015.

10 Monitro ac Arfarnu

10.1 Y Cynllun Monitro ac Arfarnu

Mae adran hon y CTLI yn sefydlu fframwaith monitro ac arfarnu yn unol â chanllaw CTLI Llywodraeth Cymru. Bwriedir defnyddio'r broses i fesur ac arfarnu effeithlonrwydd pob ymyrraeth wrth gyflawni deilliannau a ddymunir y CTLI.

Bydd pob ymyrraeth/cynllun angen Cynllun Monitro ac Arfarnu. Bydd hwn yn gymesur â graddfa'r cynllun ac yn briodol i'r math o gynllun. Cyn cychwyn unrhyw ymyrraeth, paratoir y cynllun fydd yn sefydlu:

- Yr angen am y cynllun;
- Cyd-destun y cynllun gan gynnwys casglu data cyfredol a newidiadau parhaus;
- Disgrifiad manwl o'r prosiect;
- Amcanion y gellir eu mesur yn benodol ar gyfer cynllun yr ymyrraeth;
- Sut y bydd y cynllun yn cynorthwyo i gyflawni deilliannau'r CTLI;
- Mewnbynnau gofynnol a'r deilliannau a ragwelwyd;
- Effeithiau'r cynllun a ragwelir;

Bydd angen i'r cynllun sefydlu pa dystiolaeth fydd yn cael ei defnyddio i ddangos effeithlonrwydd cyflawni amcanion a deilliannau yn yr adroddiad arfarnu a pha ofynion tystiolaeth gwaelodlin sy'n bodoli cyn y gellir gweithredu'r cynllun.

Darperir amserlen i'r cynllun.

10.2 Tystiolaeth

Mae ffynonellau data cyffredinol, fel y nodir yn y canllawiau, y gellir eu defnyddio i gefnogi'r monitro a'r arfarnu megis:

- Cyfrifiad traffig awtomatig a rhai wneir â llaw gan awdurdodau lleol a chan yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer LIC;
- Data ynghylch y teithwyr sy'n defnyddio'r bysus a'r rheilffyrdd gan y gweithredwyr;
- Data ynghylch amseroedd teithiau ar y priffyrdd gan *Trafficmaster* (Llywodraeth Cymru);
- Data damweiniau gan Lywodraeth Cymru;
- Ystadegau cludiant cyffredinol gan Lywodraeth Cymru.
- Yn ogystal, cesglir tystiolaeth benodol ar sail prosiect unigol a allai gynnwys:
- Cyfrifiadau traffig cyn ac ar ôl;
- Hyd y ciw a dadansoddiad o gapasiti'r gyffordd;
- Peiriannau cyfrif cerddwyr a beicwyr a chyfrifiadau wneir â llaw;
- Cyfrifiadau y defnydd a wneir o fysus;
- Arolygon defnyddwyr cludiant cyhoeddus;
- Arolygon parcio;
- Arolygon teithio disgyblion ysgol/ staff, cyflogwr, aelwydydd neu ymwelwyr.

10.3 Adroddiad Gwerthuso

Yn dilyn gweithredu'r cynlluniau, bydd yr ardrawiadau'n cael eu harfarnu ar adeg y cytunwyd arni. Gallai hyn fod, er enghraifft, flwyddyn ar ôl agor llwybr beicio newydd er mwyn sefydlu faint sy'n ei ddefnyddio yn ystod pob tymor a sicrhau y cwblheir yr arfarniad unwaith y bydd defnyddwyr posib yn gwbl ymwybodol ohono.

Dylai'r adroddiad arfarnu gynnwys y penawdau fel y sefydlwyd yn y cynllun, ond dylid cynnwys trosolwg o'r gwersi a ddysgwyd wrth gyflawni'r prosiect.

Bydd yr holl fonitro ac arfarnu yn gyfrifoldeb i'r Awdurdod Lleol sy'n arwain y cynllun.

Rhagwelir y paratuir adroddiad cynnydd blynyddol byr gan bob Awdurdod Lleol ar eu cynlluniau yn y CTLI gan ddefnyddio canfyddiadau pob adroddiad arfarnu cynllun.