

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

CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL CANOLBARTH CYMRU (CTRHCC)

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth
Cymru (drafft)



CYNNWYS

RHAGAIR	1
1 CYFLWYNIAD	3
1.1 CWMPAS Y CYNLLUN	3
1.2 CYNLLUNIAU DEFNYDD TIR PRESENNOL AC YN Y DYFODOL A STRATEGAETHAU ECONOMAIDD	10
1.3 CYFNOD Y CYNLLUN	10
1.4 CYSYLLTIADAU Â BLAENORIAETHAU LLYWODRAETH CYMRU	13
Llwybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cymru	13
Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022 i 2027	13
Cymru Sero Net – Cyllideb Carbon 2 (2021-2025)	15
1.5 ADOLYGIAD O BOLISÏAU, CYNLLUNIAU AC ASTUDIAETHAU RHANBARTHOL A LLEOL	16
2 YMGYSYLLTU	20
3 MATERION A CHYFLEOEDD	22
4 GWELEDIGAETH AC AMCANION	37
5 RHYNGDDIBYNIAETHAU A CHWMPAS CTRHCC	39
6 POLISÏAU Y CTRHCC	44
6.2 POLISÏAU CYNLLUNIO DEFNYDD TIR	44
6.3 POLISÏAU HYGRYCHEDD	46
6.4 POLISÏAU NEWID YMDDYGIAD	48
6.5 POLISÏAU CYSYLLTEDD STRATEGOL	49
6.6 POLISÏAU NEWID MODDOL	53
6.7 POLISÏAU CERDDED, BEICIO AC OLWYNO	54
6.8 POLISÏAU AMGYLCHEDDOL	56

6.9	CYDNERTHEDD, DIOGELWCH A GWNEUD GWELL DEFNYDD O BOLISIĀU	57
6.10	POLISIĀU CYFNEWID AC INTEGREDDIO	59
7	GWIRIADAU STATUDOL	61
7.1	ARFARNIAD LLES INTEGREDIG	61
8	CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL	64
8.1	TROSOLWG O'R CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL	64
8.2	ARIANNU'R CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL	64
9	MONITRO A GWERTHUSO	68

TABLAU

Tabl 1-1 – Polisiāu, cynlluniau ac astudiaethau rhanbarthol a lleol	16
Tabl 2-1 - Crynodeb o weithgareddau ymgysylltu â rhanddeiliaid CTRhCC	20
Tabl 3-1 - Achos dros Newid: Crynodeb o heriau a materion rhanbarthol	25
Tabl 5-1 - Prosiectau o fewn yr NTDP sydd wedi'u lleoli yng Nghanolbarth Cymru	40
Tabl 5-2 - Enghreifftiau o ymyriadau a fydd yn ddibynnol ar gydweithio	42
Tabl 6-1 - Polisi Cynllunio Defnydd Tir	45
Tabl 6-2 - Polisiāu hygyrchedd*	46
Tabl 6-3 - Polisiāu Newid Ymddygiad	48
Tabl 6-4 - Polisiāu Cysylltedd Strategol	49
Tabl 6-5 - Polisiāu Newid Moddol**	53
Tabl 6-6 - Polisiāu'r Cerdded, Beicio ac Olwyno***	55
Tabl 6-7 - Polisiāu amgylcheddol	56
Tabl 6-8 - Cydnerthedd, diogelwch a gwneud gwell defnydd o bolisiāu***	58
Tabl 6-9 - Polisiāu Cyfnewid ac Integreiddio	59
Tabl 8-1 - Cyfanswm dyraniad cyllid Canolbarth Cymru erbyn blwyddyn ariannol (Grantiau Cyfalaf Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru)	65

Tabl 8-2 - Grantiau Trafnidiaeth Lleol 2023-2024 (Grantiau Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru)

65

FFIGURAU

Ffigur 1-1 - Ardal CTRhCC	3
Ffigur 1-2 - Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Canolbarth Cymru	5
Ffigur 1-3 - Llifoedd rhynggranbarthol o fewn Cymru	8
Ffigur 1-4 - Llifoedd rhynggranbarthol i, o ac o fewn Cymru	9
Ffigur 1-5 - Elfennau CTRhCC	12
Ffigur 1-6 - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru – Gweledigaeth, Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau	13
Ffigur 1-7 - Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy	14
Ffigur 3-1 - Mynediad at Wasanaethau (WIMD 2019)	22
Ffigur 3-2 - Mynediad i Drefi Allweddol Canolbarth Cymru drwy Drafnidiaeth Gyhoeddus	244
Ffigur 7-1 - Fframwaith Arfarnu Lles Integredig CTRhCC	61
Ffigur 7-2 - Datblygu CTRhCC a'r Pum Ffordd o Weithio	63
Ffigur 8-1 - 2023-2024 Dyraniadau Cyllid Trafnidiaeth Lleol	66

ATTODIADAU

Atodiad 1 - Achos dros Newid

Atodiad 2 - Diagramau Canolbwynt a Llefarydd

Atodiad 3 - Polisiâu, cynlluniau ac astudiaethau sydd wedi llywio Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru

Atodiad 4 - Cynllun Ymgysylltu

Atodiad 5 - Arfarniad o Amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru yn erbyn Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau Llwybr Newydd ac Uchelgeisiau Llesiant CJC Canolbarth Cymru

Atodiad 6 - Adroddiad Amgylcheddol Asesiad Amgylcheddol Strategol

Atodiad 6, Atodiad A - Asesiad o'r cysylltiadau rhwng amcanion Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru a blaenoriaethau ac uchelgeisiau Datganiad Trafnidiaeth Cymru

Atodiad 6, Atodiad B - Ymatebion i'r ymgynghoriad a dderbyniwyd yn ystod y cam Cwmpasu

Atodiad 6, Atodiad C - Adolygiadau o Gynlluniau, Polisiâu a Rhaglenni

Atodiad 6, Atodiad D - Gwybodaeth Sylfaenol

Atodiad 6, Atodiad E - Asesiad Polisi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru

Atodiad 7 - Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru

Atodiad 8 - Nodyn ar Offeryn Blaenoriaethu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Atodiad 9 - Cynllun Monitro a Gwerthuso

1

RHAGAIR

RHAGAIR

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i baratoi gan Gyd-bwyllgor Corfforedig y Canolbarth sy'n cwmpasu Awdurdodau Lleol Powys a Cheredigion mewn ymateb i ofyniad Llywodraeth Cymru i gyflwyno Cynlluniau Datblygu Rhanbarthol erbyn 2025.

Mae'r gwaith o baratoi'r cynllun wedi ei oruchwylio gan Is-bwyllgor Trafnidiaeth y Cydbwyllgor Corfforedig. Mae'r Cynllun yn ddogfen statudol ar gyfer trafndiaeth yn y rhanbarth. Mae'r ddau awdurdod lleol yn gweithio gyda'i gilydd i hwyluso lles economaidd, cynllunio datblygu strategol a chludeant, sicrhau mynediad i bawb at wasanaethau a chyfleoedd, cynnal a gwella ansawdd bywyd cymunedol, a gwneud cyfraniad gweithredol at sero net o garbon ac ansawdd yr amgylchedd, trwy ddarparu system drafnidiaeth integredig a fforddiadwy yn y rhanbarth ar ffurf partneriaeth.

Mae'r Cynllun Datblygu Rhanbarthol yn ategu gwaith yr awdurdodau lleol o ran datblygu a chynllunio economaidd gan gynnwys cynlluniau a pholisïau statudol dau awdurdod. Nod y Cynllun yw mynd i'r afael â'r materion a'r cyfleoedd allweddol ar gyfer y Canolbarth:

- Anawsterau wrth gael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau, yn enwedig i bobl heb gar ac oherwydd yr angen i deithio pellteroedd hir.
- Cyfleoedd gwael ar gyfer pasio, manau cul a chyfyngiadau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol gan arwain at fwy o darfu a llai o ddibynadwyedd o ran amser teithio ar gyfer symud pobl a nwyddau yn y rhanbarth ac i gyrchfannau allweddol y tu allan i'r Canolbarth.
- Mwy o risgiau i gydnerthedd y rhwydwaith yn sgil effeithiau newid hinsawdd, gan gynnwys perygl llifogydd.
- Cyfleoedd i gynyddu cyfran moddau cerdded, olwyno a beicio a gwella iechyd a lles y gymuned leol a pharhau i wella'r cofnod diogelwch ar y ffyrdd.

Mae'r Cynllun yn ymdrin â rhaglen fanwl o 2025 i 2030 a fframwaith ar gyfer cynlluniau tan 2040 a thu hwnt. Mae'n nodi ystod o ymyriadau a chynlluniau ar gyfer pob dull teithio, rhai yn berthnasol ar draws y ddau awdurdod a rhai wedi'u lleoli'n lleol. Mae'r cynlluniau'n ymateb i'r materion ar gyfer trafndiaeth yn y rhanbarth ac yn ategu'r rhai sy'n cael eu datblygu ar lefel genedlaethol ac ar draws ffiniau. Nod y Cynllun yw gwella mynediad i gyrchfannau a marchnadoedd allweddol, gwella mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau, gwella iechyd a lles trwy gynyddu lefelau cerdded a beicio, dod â gwell diogelwch a diogeledd ac, ar yr un pryd, dod â buddion a llai o effeithiau ar yr amgylchedd. Er bod y CTRh yn nodi materion a chyfleoedd ar gyfer pob agwedd ar drafnidiaeth, mae'r ymyriadau a'r cynlluniau wedi'u cyfyngu i'r rhai sydd o fewn cylch gwaith yr awdurdod trafndiaeth lleol ac nid ydynt, er enghraifft, yn cynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rheilffordd, y rhwydwaith cefnffyrdd na'r rhwydwaith bysiau cenedlaethol. Ymdrinnir â'r agweddau hyn gan Strategaeth Trafnidiaeth Cymru.

Mae Awdurdodau Lleol y Canolbarth yn edrych ymlaen at weithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflwyno cynlluniau i fynd i'r afael â'r materion a'r cyfleoedd ar gyfer trafndiaeth yng Nghanolbarth Cymru. Bydd y graddau y gall y weledigaeth ddod yn realiti yn dibynnu ar lefel y buddsoddiad sydd ar gael mewn trafndiaeth o bob ffynhonnell yn y blynyddoedd i ddod. Bydd y sefyllfa ariannu yn gyfyngedig iawn yn y dyfodol rhagweladwy. Cydweithio'n agos rhwng awdurdodau y Canolbarth ochr yn ochr â Llywodraeth Cymru, gydag awdurdodau lleol a'r Llywodraeth dros y ffin, rhanddeiliaid trafndiaeth eraill, defnyddwyr trafndiaeth, sefydliadau'r sector gwirfoddol, a datblygwyr a busnesau, yw'r amgylchiadau gorau ar gyfer cyflawni'r weledigaeth hon ar gyfer y Canolbarth.

2

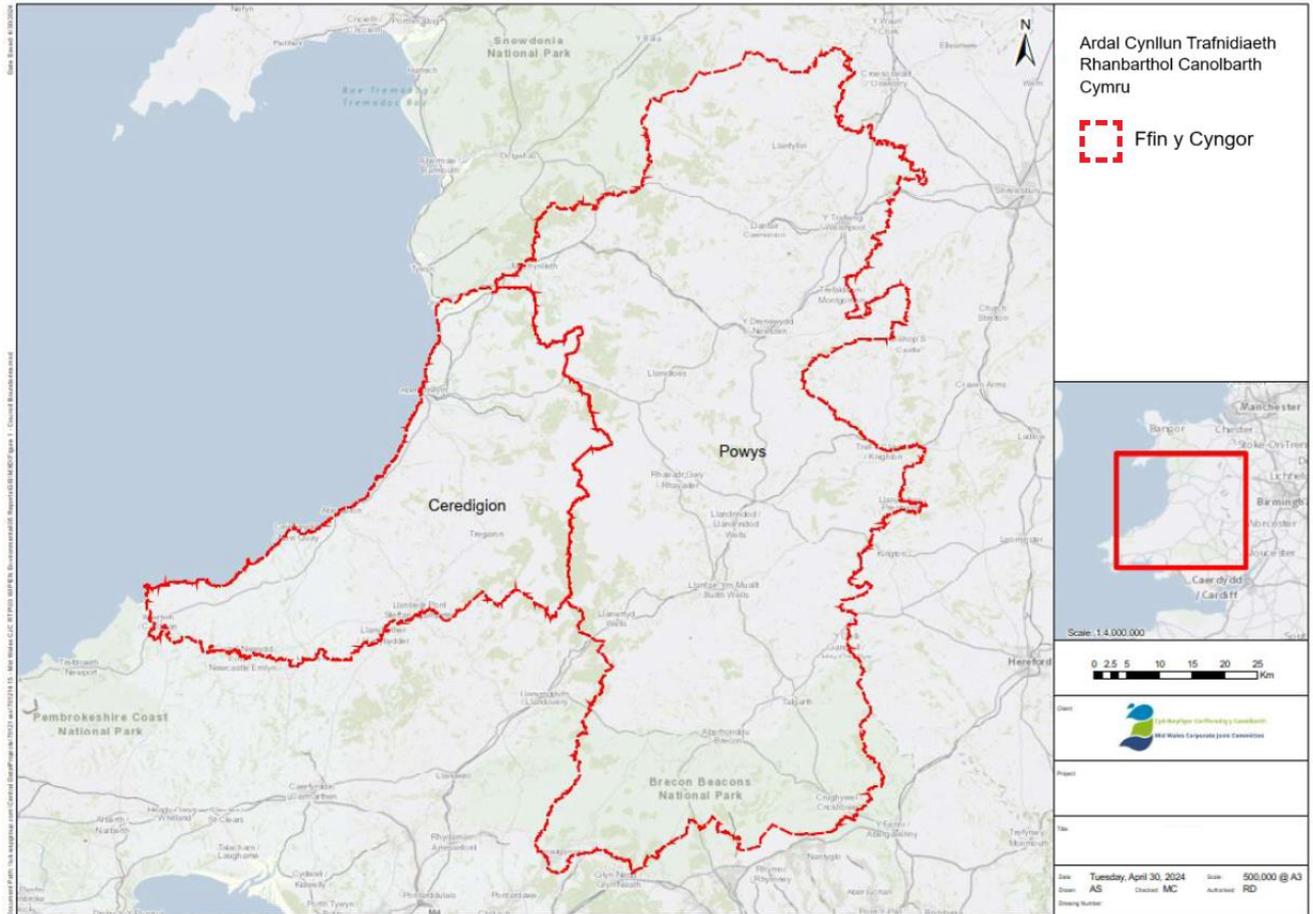
CYFLWYNIAD

1 CYFLWYNIAD

1.1 CWMPAS Y CYNLLUN

1.1.1 Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y Canolbarth (y cyfeirir ato yma wedi hyn fel CTRhCC) yn cwmpasu ardal Cyd-bwyllgor Corfforedig y Canolbarth, sef ardaloedd awdurdodau lleol Ceredigion a Phowys. Dangosir yr ardal a gwmpesir gan CTRh hwn gan ffin y llinell goch yn **Ffigur 1-1**.

Ffigur 1-1 - Ardal CTRhCC



1.1.2 Mae Powys a Cheredigion yn siroedd gwledig yn bennaf, gan gyfrif am 34% o dirfas Cymru ac yn gartref i gyfanswm o 205,000 o bobl.¹ Erbyn 2030, rhagwelir y bydd poblogaeth y Canolbarth yn gostwng ychydig i 203,395, ac i 202,673 erbyn 2039². Mae'r gostyngiad hwn wedi'i gysylltu'n agos

¹ Gwledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020

² [Amcanestyniadau poblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#). DS Mae'r rhain yn amcangyfrifon sy'n seiliedig ar 2018.

â'r strwythur oedran a'r rhagfynegiadau o ran tueddiadau oedran yn y dyfodol yn y rhanbarth. Er enghraifft, mae gan y Canolbarth gyfran arbennig o uchel o breswylwyr 65 oed a hŷn, gyda Phowys â'r gyfran uchaf o holl awdurdodau lleol Cymru (27.9%³). Amcangyfrifir y bydd gostyngiad o 16% yn y boblogaeth oedran gweithio a chynnydd o 37% yn y rhai dros 65 oed erbyn 2039 yn y Canolbarth⁴.

- 1.1.3 Mae gan y ddwy sir ddwysedd poblogaeth isel, aneddiadau gwasgaredig ac maent yn ddibynnol iawn ar gyflogaeth, gwasanaethau a chyfleusterau yn y trefi mwy yn y rhanbarth. Mae gallu cymunedau gwledig i gael mynediad at y gwasanaethau hyn yn hanfodol er mwyn diogelu a gwella llesiant y rhai hynny sy'n byw yn y Canolbarth. Mae natur wledig Ceredigion a Phowys yn cael ei chydabod yn eu Cynlluniau Datblygu Lleol priodol, gan gydnabod bod natur wledig yr ardal yn effeithio'n sylweddol ar lesiant economaidd, amgylcheddol, diwylliannol a chymdeithasol. Amlygir yr heriau gwledig hyn gan 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' (Mai 2020), sy'n nodi, '*Mae maint, natur anghysbell, a phatrwm gwasgaredig aneddiadau yng Nghanolbarth Cymru yn cyflwyno heriau o ran cludo nwyddau a phobl.*'⁵
- 1.1.4 Mae 14 prif dref yn y rhanbarth, sydd wedi'u nodi trwy waith ar Gynlluniau Datblygu Lleol yr Awdurdodau Lleol perthnasol.⁶ Y rhain yw Aberaeron, Aberystwyth, Aberhonddu, Llanfair-ym-Muallt (gan gynnwys Llanellwedd), Aberteifi, Trefyclo, Llanbedr Pont Steffan, Llandrindod, Llandysul, Machynlleth, Y Drenewydd, Tregaron, Y Trallwng ac Ystradgynlais. Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi tynnu sylw at y ffaith bod cynlluniau ym Mhowys i gynyddu ffocws darparu gwasanaethau drwy ganolfannau ac ardaloedd, gyda'r prif drefi wedi'u nodi fel Aberhonddu, Llandrindod, Y Drenewydd, Ystradgynlais a'r Trallwng. Mae hyn yn tynnu sylw at bwysigrwydd cysylltu CTRhCC â chynigion yn y dyfodol ar gyfer cynllunio defnydd tir a darparu gwasanaethau.
- 1.1.5 Mae gan y rhanbarth 945 km (587 milltir) o gefnffyrdd a ffyrdd A sy'n cysylltu'r rhanbarth â Gogledd a De Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr.⁷ Fodd bynnag, mae rhwydwaith ffyrdd strategol un ffordd yn y Canolbarth yn golygu bod amseroedd teithio yn hirach o'i gymharu â llwybrau strategol fel yr M4, yr A470 a'r A55. Felly, pan fydd achosion traffig yn digwydd, gall fod oriau lawer o oedi a gwyriadau hir iawn i'r de o Ferthyr Tudful gan arwain at brysurdeb ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.
- 1.1.6 Er gwaethaf yr heriau hyn, pwysleisiwyd rôl hanfodol y rhwydwaith priffyrdd yn y Canolbarth wrth ymgysylltu â rhanddeiliaid. Amlygwyd y rhwydwaith priffyrdd ar gyfer hygyrchedd rhwng cymunedau ac wrth ddarparu cysylltiadau â'r trefi mwy, cysylltedd rhanbarthol rhwng Gogledd a De Cymru, cludo nwyddau a'i bwysigrwydd ar gyfer gwasanaethau bysiau.

³ [Oedran - Mapiu Cyfrifiad, ONS](#)

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

⁵ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru–Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, t.35

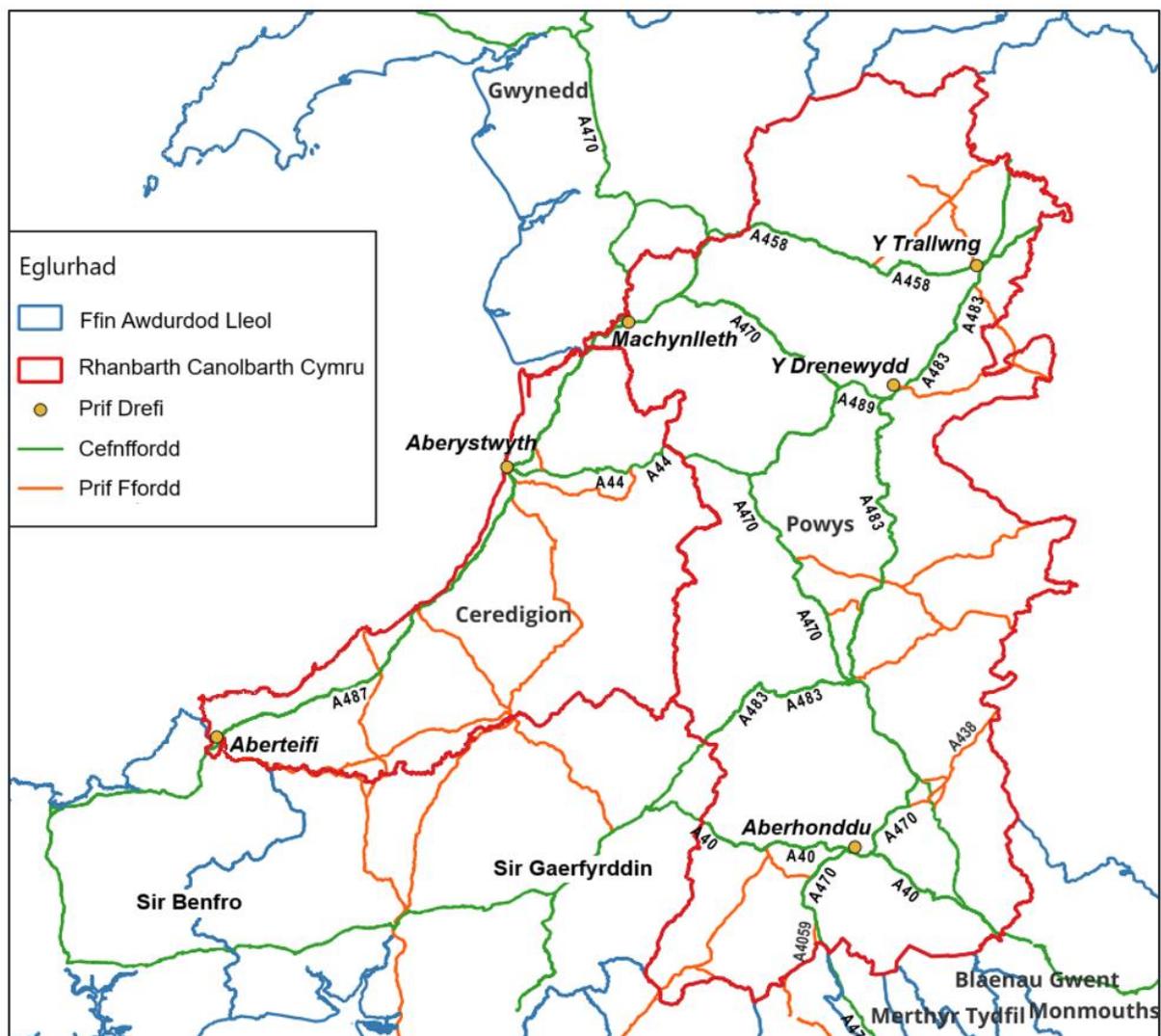
⁶ [Microsoft Word - 001 LDP Vol 1 Final English \(ceredigion.gov.uk\)](#); [Microsoft Word - Draft Settlement Strategy Back Paper for PS 2019 Eng \(ceredigion.gov.uk\)](#); Cynllun Datblygu Lleol Newydd Powys (2022-2037) – Aneddiadau Cynaliadwy a Chymunedau Gwledig Powys: Papur Cefndir Dadansoddi Clwstwr (Tachwedd 2023); [Microsoft Word - print.doc testun Aberhonddu \(beacons-mpa.gov.uk\)](#). DS. Cyfeirir at y rhain fel aneddiadau Haen 1 yn CDLI Powys a Chanolfannau Gwasanaethau Trefol yn CDLI Ceredigion.

⁷ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, t.

1.1.7 Amlygwyd pwysigrwydd Canolbarth Cymru wrth 'gysylltu'r genedl' yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid oherwydd yr angen i bob taith fynd drwy'r Canolbarth wrth deithio rhwng Gogledd a De Cymru. Mae gan y Canolbarth rôl hanfodol yn nyfodol system drafnidiaeth Cymru gyfan drwy fod yn allweddol i gysylltiadau trafndiaeth rhwng y gogledd a'r de a'r dwyrain a'r gorllewin.

1.1.8 Mae **Ffigur 1-2** yn dangos y llwybrau allweddol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn y Canolbarth. Mae'r prif lwybrau sy'n rhan annatod o symudiad llafur a nwyddau yn cynnwys yr A483, llwybr trawsffiniol yr A458 sy'n cysylltu â Gorllewin Canolbarth Lloegr a'r A44 dwyrain-gorllewin ar draws y rhanbarth rhwng Aberystwyth a Swydd Henffordd. Nododd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd blaenorol mai cyswllt yr A483 o Swydd Amwythig yw'r prif lwybr ar gyfer teithiau i mewn ac allan o'r rhanbarth gyda'r llif Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynnyddol (AADT) uchaf. Mae llwybrau nodedig eraill yn y Canolbarth yn cynnwys ffordd osgoi'r A483/A489 Y Drenewydd, llwybr arfordirol yr A487 o Fachynlleth i Aberteifi, yr A470, a llwybrau'r A486 a'r A482 i mewn i Sir Gaerfyrddin a De Cymru.

Ffigur 1-2 - Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Canolbarth Cymru



- 1.1.9 Mae natur wledig yr ardal yn effeithio ar argaeledd gwasanaethau bysiau gan nad yw llawer o wasanaethau'n gweithredu neu gweithredir cysylltiadau cyfyngedig mewn cymunedau llai o gymharu â'r trefi mwy ar draws y Canolbarth. Er enghraifft, dim ond chwarter poblogaeth y Canolbarth sy'n byw llai na 400m o bellter cerdded o safle bws gydag o leiaf un bws yr awr⁸. Mae llai o ddarpariaeth yn y Canolbarth fel rhanbarth na'r rhanbarthau mwy trefol yng Nghymru sy'n achosi i bobl fod ag opsiynau teithio cyfyngedig wrth ddefnyddio gwasanaethau allweddol. Ar ben hynny, nid yw'r gwasanaethau sydd ar gael mewn rhai ardaloedd yn gweithredu ar ôl 18:00. Manylir ymhellach ar gyrhaeddiad a chyfyngiadau'r rhwydwaith bysiau yn y Canolbarth yn Achos Dros Newid CTRhCC (**Atodiad 1**) lle disgrifir crynodeb o'r prif weithredwyr bysiau yn y rhanbarth a'u hardal wasanaeth. Mae'r lleoliadau allweddol ar gyfer cyfnewid bysiau ar gyfer y gwasanaethau hyn sy'n darparu cysylltiadau strategol â threfi a dinasoedd mwy y tu hwnt i'r Canolbarth yn cynnwys Aberystwyth, Y Drenewydd a'r Trallwng.
- 1.1.10 Dros y 5 mlynedd diwethaf mae coridorau bysiau strategol TrawsCymru wedi cael buddsoddiad gan Lywodraeth Cymru i wella cysgodfannau, sicrhau bod modd mynd ar y bws o dir gwastad a darparu amserlenni bysiau trydan a gwybodaeth amser real. Fodd bynnag, mae rhagor o leoliadau i'w huwchraddio o hyd a bydd angen cyflwyno rhaglen arall i wella'r seilwaith rhwydwaith bysiau rhanbarthol.
- 1.1.11 Ceir dwy reilffordd yng Nghanolbarth Cymru, Prif Reilffordd y Cambrian a Rheilffordd Calon Cymru. Mae'r ddarpariaeth rheilffyrdd yn gyfyngedig o ran cyrraedd y rhwydwaith ac argaeledd ac amledd y gwasanaethau. Mae Prif Reilffordd y Cambrian yn cynnig cysylltiadau o'r dwyrain i'r gorllewin rhwng Aberystwyth â'r dwyrain a rhwng yr Amwythig a Birmingham â'r gorllewin. Mae Rheilffordd Arfordir y Cambrian sy'n gysylltiedig hefyd yn darparu gwasanaethau sy'n cysylltu â Gogledd Cymru, gan gynnwys Pwllheli. Mae Rheilffordd Calon Cymru yn cynnig cysylltiadau o'r gogledd i'r de rhwng Llanelli a'r Amwythig, ac mae rhai o'r gorsafoedd yng Nghanolbarth Cymru yn cynnwys Llanwrtyd, Llandrindod, ac i Drefyclo.
- 1.1.12 Mae'r defnydd presennol o orsafoedd rheilffordd yn adlewyrchu lefel y ddarpariaeth rheilffordd yn y rhanbarth, gyda dim ond pedair gorsaf yng Nghanolbarth Cymru (Gorsafoedd Rheilffordd Aberystwyth, Machynlleth, Y Drenewydd a'r Trallwng) yn derbyn dros 50,000 o bobl yn cyrraedd ac yn gadael rhwng 2022 a 2023.⁹ Mae gan y rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru amledd gwasanaeth isel, cyflymder lein araf, ac mae gwasanaethau uniongyrchol cyfyngedig i ddinasoedd mawr y DU, a'r unig wasanaeth rheolaidd yw'r llwybr bob dwy awr rhwng Aberystwyth a Birmingham International ar hyd Rheilffordd y Cambrian. Fodd bynnag, mae cyfnewidfa yn Birmingham International yn cynnig cysylltiadau rheilffordd â dinasoedd eraill ledled y DU gan gynnwys Caeredin, Manceinion a Llundain. Ceir hefyd rai gwasanaethau ychwanegol i'r Amwythig sydd, ynghyd â Birmingham International, yn darparu cyfnewidfa gyda gwasanaethau uniongyrchol i Ogledd a De Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr.

⁸ [supporting-information-transport-data-and-trends.pdf \(llyw.cymru\)](#)

⁹ [Nifer y cofrestrïadau ac allanfydd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru yn ôl yr orsaf a'r flwyddyn \(llyw.cymru\)](#)

- 1.1.13 Mae cysylltedd rhwng Canolbarth Cymru a rhanbarthau eraill yn bwysig, yng Nghymru ac ar draws Lloegr. Mae 'Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru' yn tynnu sylw at y ffaith bod '*cysylltedd trafnidiaeth y tu mewn a'r tu allan i'r Ganolbarth Cymru yn allweddol i lifoedd economaidd a thwf yn y dyfodol.*' Mae hyn yn bwysig er mwyn sicrhau twf economaidd cynaliadwy, mynediad at gyflogaeth, a chysylltedd nwyddau. Mae cysylltedd trawsffiniol hefyd yn hanfodol ar gyfer cefnogi twf twristiaeth, gan fod cyrchfannau allweddol i dwristiaid yng Nghanolbarth Cymru, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog ac arfordir Gorrlewin Cymru.
- 1.1.14 Mae data cymudo o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth yn dangos bod 12,400 o bobl wedi cymudo o ranbarth Canolbarth Cymru yn 2023 a 16,800 o bobl wedi cymudo i'r rhanbarth.¹⁰ O'r rhai a oedd yn teithio allan o'r ardal, teithiodd tua 3,200 i Sir Gaerfyrddin a 3,600 i Orllewin Canolbarth Lloegr. O'r rhai oedd yn teithio i'r ardal, roedd tua 4,000 yn dod o dde-ddwyrain Cymru, 2,400 o Sir Gaerfyrddin a 5,100 o Orllewin Canolbarth Lloegr.¹¹ Mae'r gyfran o deithiau cymudo sy'n cael eu gwneud i ac o awdurdodau lleol cyfagos yng Nghymru a Lloegr yn dangos pwysigrwydd symud trawsffiniol ar gyfer gweithgareddau economaidd hanfodol fel cyflogaeth a chael mynediad at wasanaethau allweddol.
- 1.1.15 Mae cysylltedd trawsffiniol hefyd yn bwysig o ran cael mynediad at wasanaethau allweddol, gan ei bod yn ofynnol yn aml i drigolion Canolbarth Cymru deithio allan o'r ardal i gael mynediad at ofal iechyd ac addysg. Er enghraifft, mae'n ofynnol i bobl ym Mhowys deithio i rannau eraill o Gymru neu dros y ffin i Loegr ar gyfer apwyntiadau ysbyty. Yn yr un modd, yn aml mae'n rhaid i drigolion yng Ngheredigion deithio i apwyntiadau ysbyty yng Nghaerfyrddin neu Abertawe, amser teithio hir.
- 1.1.16 O ran cysylltedd yng Nghymru, mae **Ffigur 1-3** yn dangos pwysigrwydd llifoedd rhwng Canolbarth Cymru a De-orllewin Cymru, gyda llifoedd rhwng y ddau ranbarth yn cyfrif am 38% o'r holl deithiau rhyngranbarthol Brig y bore yng Nghymru yn 2022 (sy'n cwmpasu pob dull a diben teithio). Mae hyn yn sylweddol uwch na'r llifoedd rhwng Canolbarth Cymru a'r ddau ranbarth arall yng Nghymru. Mae **Ffigur 1-3** yn dangos bod y llif rhwng Canolbarth Cymru a De-ddwyrain Cymru yn cyfrif am 13% o'r holl deithiau rhyngranbarthol Brig y bore yng Nghymru, a dim ond 7% oedd cyfanswm y llif rhwng Canolbarth Cymru a Gogledd Cymru.

¹⁰ [Patrymau cymudo gan awdurdod lleol a mesur Cymru \(llyw.cymru\)](#)

¹¹ [Patrymau cymudo manwl yng Nghymru gan awdurdod lleol Cymru \(llyw.cymru\)](#)

Ffigur 1-3 - Llifoedd rhyngranbarthol o fewn Cymru¹²

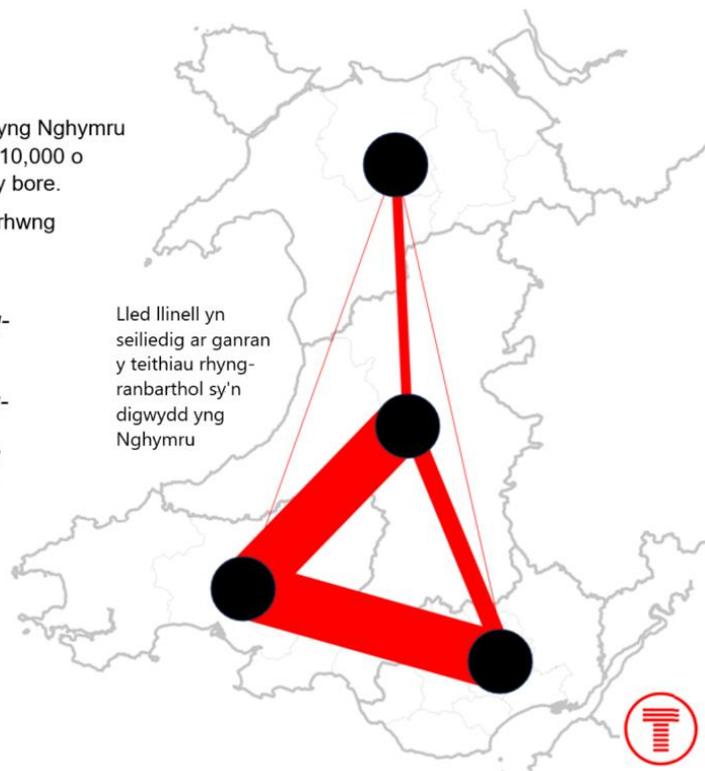
Llifoedd rhyng-ranbarthol yng Nghymru

Symudiadau naturiol prysuraf yn y bore yn unig

Yn 2019, roedd y llif rhyng-ranbarthol mwyaf yn gyfan gwbl yng Nghymru rhwng De-ddwyrain Cymru a De-orllewin Cymru, gyda thua 10,000 o deithiau i'r naill gyfeiriad neu'r llall yn ystod cyfnod prysuraf y bore.

Yn 2022, roedd y llifoedd rhyng-ranbarthol a deugyfeiriadol rhwng ardaloedd Cymru, o'r mwyaf i'r lleiaf, fel a ganlyn:

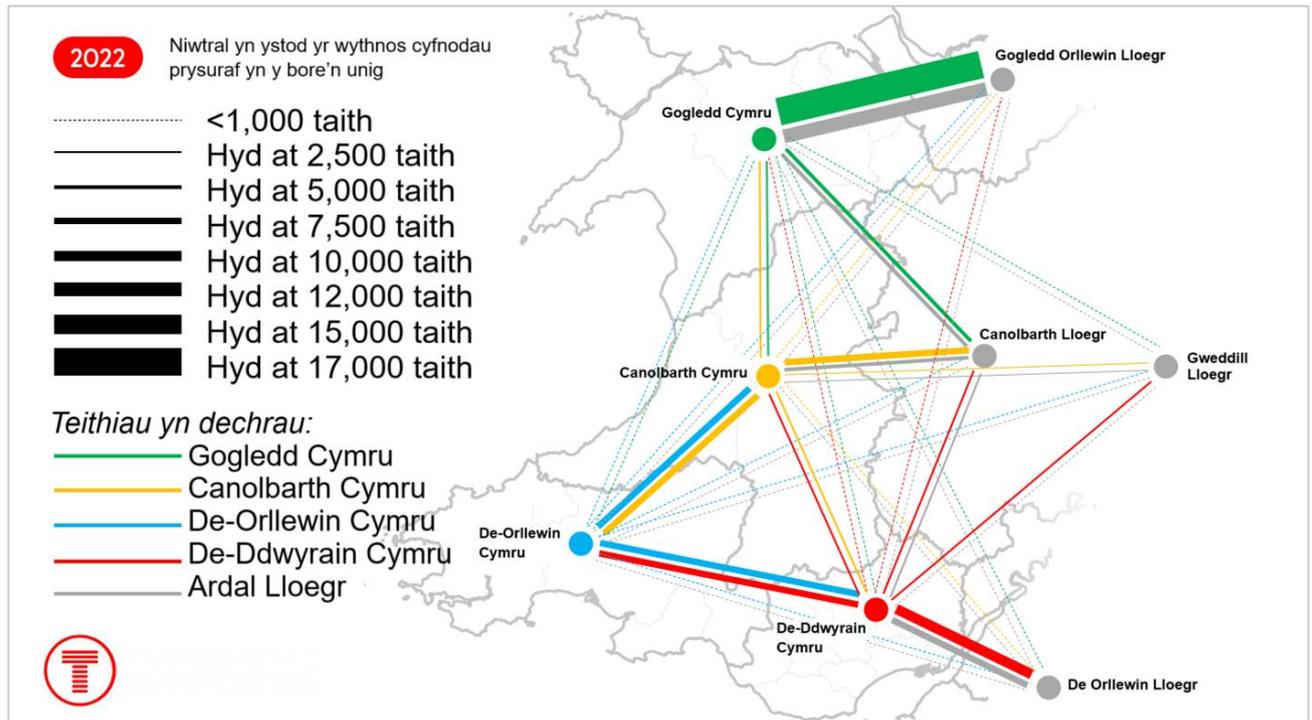
- 1 **De-Orllewin Cymru a De-Ddwyrain Cymru**
12,272 o deithiau (41% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)
- 2 **Canolbarth a De-Orllewin Cymru**
11,420 o deithiau (38% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)
- 3 **De-Ddwyrain Cymru a Chanolbarth Cymru**
3,764 o deithiau (13% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)
- 4 **Canolbarth Cymru a Gogledd Cymru**
2,200 o deithiau (7% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)
- 5 **Gogledd Cymru a De-Ddwyrain Cymru**
59 o deithiau (<1% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)
- 6 **De-Orllewin Cymru a Gogledd Cymru**
35 o deithiau (<1% o'r holl deithiau rhyng-ranbarthol yng Nghymru)



¹² Data a graffeg a ddarparwyd gan TrC ym mis Ebrill 2024 ac mae'n seiliedig ar fersiwn 2022 o set ddata rhwydwaith symudol TrC (MND).

1.1.17 Mae **Ffigur 1-4** hefyd yn dangos pwysigrwydd cysylltedd i/o Ganolbarth Cymru a De-orllewin Cymru, ond hefyd pwysigrwydd llifoedd rhynganbarthol rhwng Canolbarth Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Canolbarth Cymru sydd â'r ffin hiraf â Lloegr o'i gymharu ag unrhyw ran arall o Gymru ac mae cysylltedd trawsffiniol yn bwysig, yn enwedig gyda Swydd Amwythig a Swydd Henffordd o ran cael mynediad at wasanaethau. Ceir cysylltiadau cymudo sylweddol, yn ogystal â chysylltiadau cludo nwyddau, ar draws i Lloegr a'r Gororau.

Ffigur 1-4 - Llifoedd rhynganbarthol i, o ac o fewn Cymru¹³



1.1.18 Mae dadansoddiad ar raddfa lai o deithiau cyrchfan tarddiad i'r prif drefi yng Nghanolbarth Cymru yn dangos pwysigrwydd llifoedd i'r trefi o'r cymunedau cyfagos. Disgrifir teithiau cyrchfan tarddiad ar gyfer rhai trefi allweddol yn y rhanbarth isod, ac mae'r mapiau cyrchfan tarddiad ar gyfer yr holl brif drefi yn **Atodiad 2**. Mae hyn yn cynnwys Aberystwyth, Aberaeron, Llanfair-ym-Muallt, Aberteifi, Trefyclo, Llanbedr Pont Steffan, Llandrindod, Llandysul, Machynlleth, Y Drenewydd, Tregaron, Y Trallwng, Ystradgynlais, ac Aberhonddu.

1.1.19 **Aberystwyth** – Mae nifer sylweddol o deithiau i mewn i Aberystwyth o bob cymuned gyfagos i'r gogledd, dwyrain a'r de, yn ogystal â llifoedd rhwng trefi allweddol yn yr ardal gan gynnwys Machynlleth ac Aberaeron. Mae nifer y teithiau mewnol o fewn Aberystwyth yn debyg iawn i nifer y teithiau sy'n dod i mewn, ac mae nifer y teithiau mewnol a theithiau sy'n dod i mewn yn cynyddu yn

¹³ Data a graffeg a ddarparwyd gan TrC ym mis Ebrill 2024 ac maent yn seiliedig ar fersiwn 2022 o MND TrC.

ystod yr haf, sy'n debygol o adlewyrchu'r nifer cynyddol o dwristiaid ac ymwelwyr yn ystod y tymor hwn.

- 1.1.20 **Aberteifi** – Gan ei bod mor agor at Sir Benfro a Sir Gaerfyrddin, teithiau trawsffiniol o gymunedau yng Ngorllewin a De-orllewin Cymru megis Moylgrove a chyn belled â Chaerfyrddin yw cyfran fawr y teithiau cyffredinol i Aberteifi.
- 1.1.21 **Machynlleth** - Mae'r data cyrchfan tarddiad wedi dangos pwysigrwydd teithiau i Fachynlleth o gymunedau dros y ffin yng Ngogledd Cymru, gan gynnwys Dolgellau.
- 1.1.22 **Y Trallwng** – Oherwydd ei lleoliad canolog, ymddengys mai'r Trallwng yw'r gyrchfan ar gyfer dosbarthiad mwy eang o deithiau. Daw llifoedd i'r Trallwng o lawer o'r cymunedau cyfagos yng Nghanolbarth Cymru, tref Y Drenewydd i'r de, ac mae teithiau trawsffiniol o Loegr hefyd yn bwysig, fel y rhai o'r Amwythig.
- 1.1.23 **Y Drenewydd** – Mae'r data cyrchfan tarddiad yn dangos pwysigrwydd teithiau o ogledd-ddwyrain y Drenewydd gan gynnwys y Trallwng a Threfaldwyn, yn ogystal â theithiau trawsffiniol i Loegr gan gynnwys Amwythig.
- 1.1.24 **Llandrindod** – Ymddengys mai Llandrindod yw'r gyrchfan ar gyfer dosbarthiad eang o deithiau o leoliadau cymharol gerllaw gan gynnwys Llanfair-ym-Muallt.
- 1.1.25 **Aberhonddu** - Mae cyfran sylweddol o'r teithiau i mewn i Aberhonddu yn dod o Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, sy'n adlewyrchu ei arwyddocâd mewn teithiau twristiaeth a hamdden yn enwedig yn ystod yr haf. Mae Pontsenni a Chrughywel hefyd yn lleoliadau tarddiad poblogaidd ar gyfer teithiau i Aberhonddu.

1.2 CYNLLUNIAU DEFNYDD TIR PRESENNOL AC YN Y DYFODOL A STRATEGAETHAU ECONOMAIDD

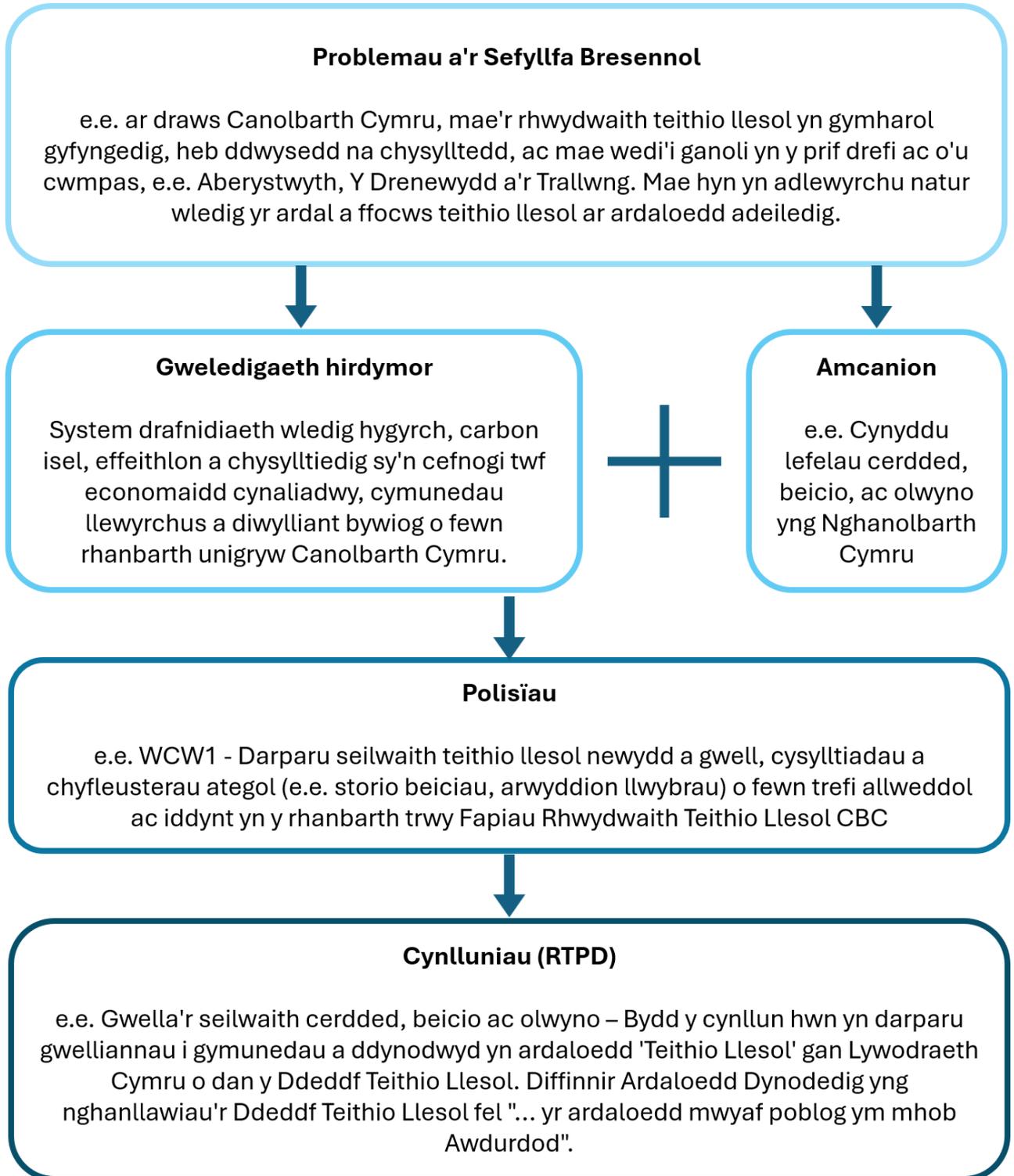
- 1.2.1 Bydd CTRhCC yn helpu i lywio'r Cynlluniau Datblygu Strategol sydd ar ddod drwy sicrhau bod polisïau CTRhCC yn dylanwadu'n gadarnhaol ar bolisïau'r Cynlluniau Datblygu Cynaliadwy.
- 1.2.2 Y Cynlluniau Datblygu Lleol (CDLI) sy'n weithredol ar hyn o bryd ym Mhowys a Cheredigion yw Cynllun Datblygu Lleol Powys 2011 – 2026 (mabwysiadwyd 2018) a Chynllun Datblygu Lleol Ceredigion 2007 – 2022 (mabwysiadwyd 2013). Mae'r CDLI yn nodi sut y bydd datblygu a defnyddio tir yn digwydd dros gyfnod y cynllun, a bennir drwy nifer o bolisïau.
- 1.2.3 Mae Cynllun Buddsoddi Rhanbarthol Canolbarth Cymru yn nodi'r blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi dyraniad rhanbarthol Cronfa Ffyniant Gyffredin y DU (UKSPF) hyd at fis Mawrth 2025.

1.3 CYFNOD Y CYNLLUN

- 1.3.1 Datblygwyd y CTRh hwn ar y cyd gan Gydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru, Cyngor Sir Ceredigion a Chyngor Sir Powys. Mae'r Cydbwyllgor Corfforedig a'i awdurdodau lleol priodol wedi cydweithio i nodi'r materion a'r cyfleoedd ar gyfer trafndiaeth yn rhanbarth Canolbarth Cymru. Mae'r CTRh hwn yn adlewyrchu natur wledig Canolbarth Cymru a'r heriau trafndiaeth nodedig yn y rhanbarth. Mae gan Gydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru broses lywodraethu ffurfiol ar waith sydd wedi goruchwyllo datblygiad CTRhCC, ac mae hyn wedi cynnwys cerrig milltir allweddol a phwyntiau cymeradwyo gan y Cydbwyllgor Corfforedig.

- 1.3.2 Datblygwyd CTRhCC yn unol â'r 'Canllawiau i Gydbwyllgorau Corfforedig ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol' (2023) a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru. Yn unol â'r canllawiau, mae CTRhCC yn cynnwys yr elfennau canlynol:
- Achos dros Newid sy'n nodi trosolwg ar sail tystiolaeth o'r sefyllfa bresennol o ran trafndiaeth a'r materion allweddol ar gyfer trafndiaeth a theithio yn y rhanbarth. Mae'n esbonio 'pam mae angen gwneud rhywbeth'.
 - Gweledigaeth ar gyfer CTRhCC a'r amcanion sy'n nodi'r hyn y dylai CTRhCC ei gyflawni.
 - Polisiâu ac ymyriadau lefel uchel ar gyfer trafndiaeth yn y rhanbarth, a fydd yn gweithio tuag at gyflawni gweledigaeth ac amcanion CTRhCC.
 - Arfarniad Lles Integredig (IWBA) sy'n dangos sut mae llesiant wedi cael ei ystyried yn y CTRhCC.
 - Cynlluniau ar gyfer monitro a gwerthuso cynnydd CTRhCC wrth gyflawni ei amcanion.
- 1.3.3 Mae CTRhCC yn gynllun pum mlynedd, sy'n cwmpasu'r cyfnod rhwng 2025 a 2030. Mae CTRhCC hefyd yn cynnwys Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP), rhestr â blaenoriaeth o brosiectau a chynlluniau a gynigir i'w darparu yn y rhanbarth gan awdurdodau lleol y Cydbwyllgor Corfforedig. Bydd y polisiâu a nodir yn y CTRh gan y Cydbwyllgor Corfforedig yn llywio gweithgareddau'r awdurdodau lleol a byddant yn cael eu nodi yn yr RTDP. Bydd yr RTDP yn cynnwys rhaglen o gynlluniau sy'n cwmpasu'r cyfnod o bum mlynedd rhwng 2025 a 2030. Bydd hyn yn cynnwys cynlluniau sydd angen cyllid datblygu yn ystod cyfnod y cynllun pum mlynedd ond a allai fod ag amserlenni cyflawni hirach.
- 1.3.4 Delweddir y cysylltiad rhwng elfennau CTRhCC (gan gynnwys materion a'r sefyllfa bresennol yng Nghanolbarth Cymru, a gweledigaeth ac amcanion CTRhCC, polisiâu a chynlluniau) yn **Ffigur 1-5**. Mae'n cynnwys enghreifftiau o bob un o'r elfennau sydd wedi'u nodi a'u datblygu drwy gydol datblygiad CTRhCC.
- 1.3.5 Bydd CTRhCC, pan gaiff ei gymeradwyo gan Weinidogion Cymru, yn disodli y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru (2015) blaenorol.

Ffigur 1-5 - Elfennau CTRhCC

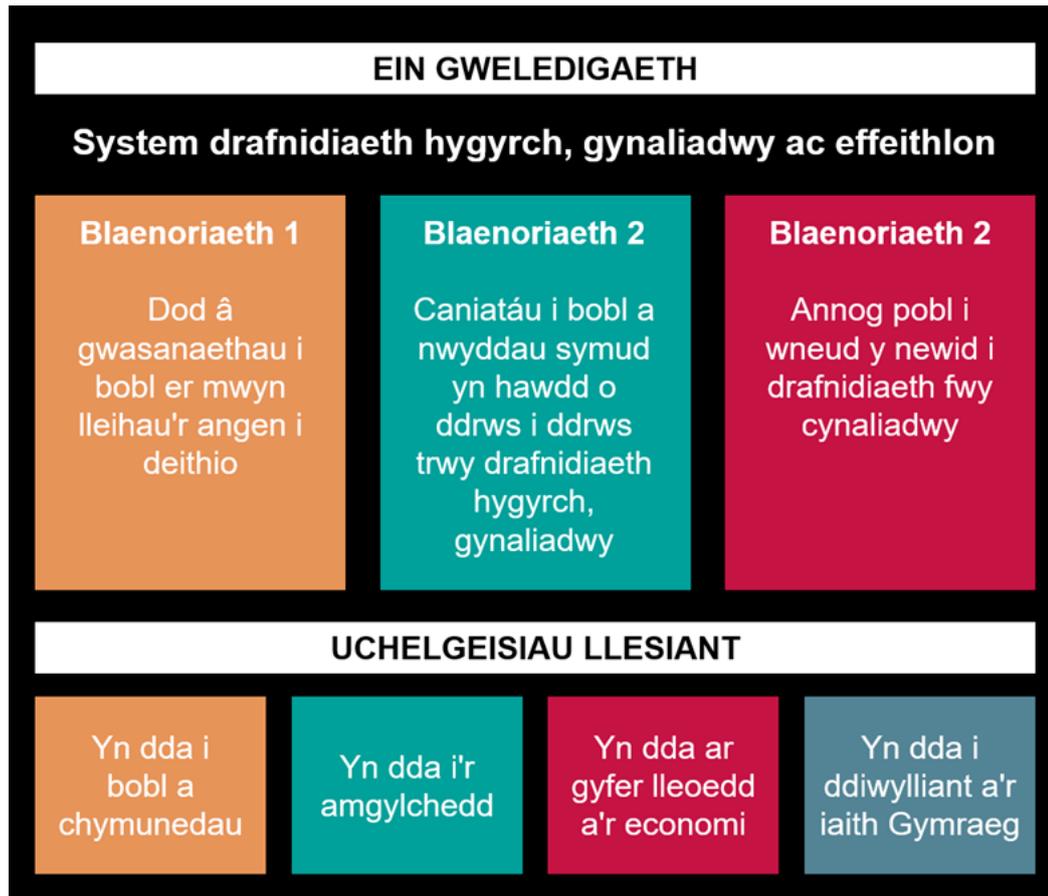


1.4 CYSYLLTIADAU Â BLAENORIAETHAU LLYWODRAETH CYMRU

Llwybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cymru

- 1.4.1 Mae Llwybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 yn nodi gweledigaeth ar gyfer 'system drafnidiaeth hygrych, gynaliadwy ac effeithlon'. Cefnogir gweledigaeth gyffredinol Llwybr Newydd gan dair blaenoriaeth tymor byr, a fydd yn cyfrannu at bedair uchelgais llesiant hirdymor Llwybr Newydd, fel y dangosir yn **Ffigur 1-6**.

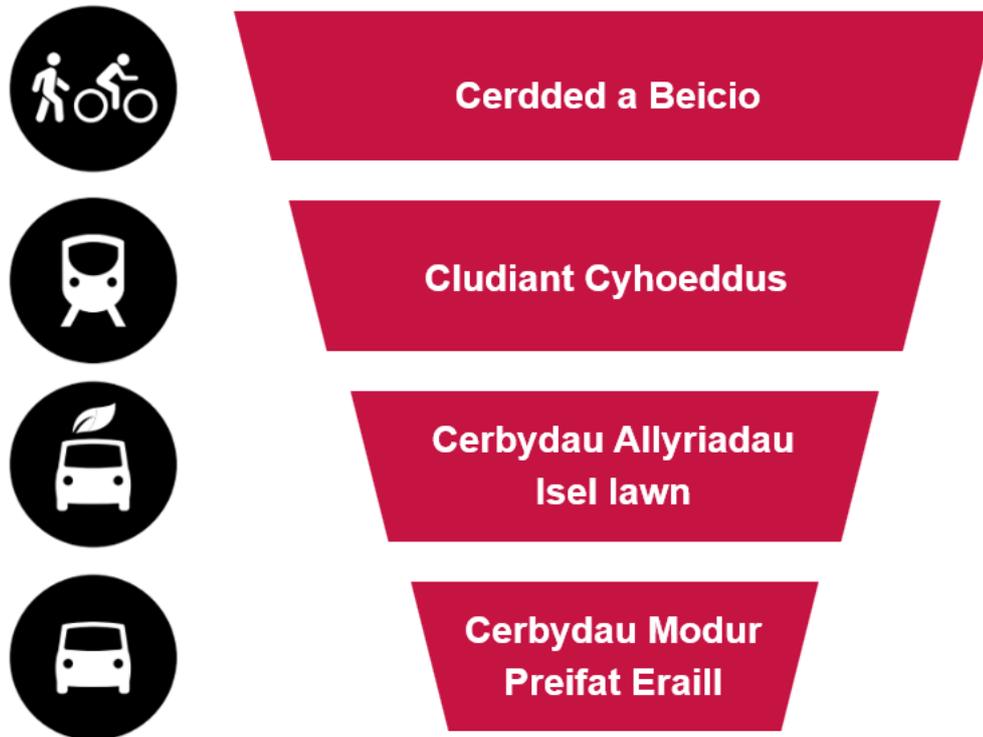
Ffigur 1-6 - Strategaeth Trafnidiaeth Cymru – Gweledigaeth, Blaenoriaethau ac Uchelgeisiau



- 1.4.2 Y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTDP), sy'n cael ei gynhyrchu gan Lywodraeth Cymru, a'r pedwar Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yng Nghymru, sy'n cael eu cynhyrchu gan y Cydbwyllgorau Corfforedig yw'r mecanweithiau cyflawni ar gyfer gwireddu blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd.
- 1.4.3 CTRhCC felly yw'r mecanwaith ar gyfer gweithredu'r Llwybr Newydd ar lefel ranbarthol Canolbarth Cymru. Bydd y polisiau a'r prosiectau sydd wedi'u cynnwys o fewn CTRhCC nid yn unig yn gweithio tuag at gyflawni amcanion y CTRh, ond hefyd blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd yng Nghanolbarth Cymru.
- 1.4.4 Mae'r cysylltiadau rhwng CTRhCC a blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd wedi eu pwysleisio ar bob cam o'r gwaith o ddatblygu CTRhCC. Er enghraifft, yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid (**Adran 2**), datblygu amcanion CTRhCC (**Adran 4**), datblygu polisiau (**Adran 6**) a'r

Cynllun Monitro a Gwerthuso (**Adran 9**). Mae polisiâu CTRhCC wedi'u datblygu yn unol â gofynion y Llwybr Newydd, e.e. defnyddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy (**Ffigur 1-7**) lle mae angen seilwaith trafniadwy newydd, sy'n blaenoriaethu dulliau mwy cynaliadwy o deithio yn hytrach na cherbydau modur preifat.

Ffigur 1-7 - Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy



- 1.4.5 Mae Llwybr Newydd hefyd yn cynnwys naw cynllun bach sy'n nodi blaenoriaethau a chamau gweithredu ar gyfer dulliau trafniadwy penodol ac mae'r rhain yn cael eu cefnogi gan bedwar llwybr trawsbynciol i sicrhau dull integredig o gyflawni o ran datgarboneiddio, cydraddoldeb, cynllunio teithiau integredig a thrafnidiaeth wledig. Mae CTRhCC yn cynnwys polisiâu i gefnogi llawer o'r cynlluniau bach a'r holl themâu trawsbynciol, fel y nodir yn **Adran 6**. Bydd y CTRh yn cynnwys prosiectau a chamau gweithredu i gyflawni'r rhain.
- 1.4.6 Mae Fframwaith Monitro Llwybr Newydd yn set o fesurau a ddatblygwyd i asesu cynnydd yn erbyn y pedwar uchelgais yn Llwybr Newydd. Nod amcanion, polisiâu a chynlluniau CTRhCC yw sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl i'r mesur yn fframwaith Monitro Llwybr Newydd. Dangosir y cysylltiadau rhwng CTRhCC a Fframwaith Monitro Llwybr Newydd yng Nghynllun Monitro a Gwerthuso CTRhCC (**Adran 9**). Mae hyn yn cynnwys cysylltiadau â tharged Llwybr Newydd ar gyfer newid moddol o 45% o deithiau i'w gwneud ar dtrafnidiaeth gyhoeddus, cerdded neu feicio erbyn 2040 (cynnydd o 32% yn 2019).

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol 2022 i 2027

- 1.4.7 Mae'r NTDP yn nodi rhaglenni, prosiectau a pholisiâu Llywodraeth Cymru am gyfnod o bum mlynedd ledled Cymru, a bydd yn fodd o gyflawni yn erbyn blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd ar lefel genedlaethol. Mae CTRhCC yn cyd-fynd â'r NTDP i sicrhau bod y rhaglenni, y cynlluniau a'r polisiâu a ddarperir gan Lywodraeth Cymru yn ategu ac yn cysylltu â'r rhai a ddarperir

ar lefel ranbarthol i ddarparu system drafnidiaeth gwbl integredig a hawdd ei defnyddio ar gyfer pob defnyddiwr. Mae'r NTDP wedi cael ei adolygu wrth ddatblygu CTRhCC ac amlygir cynlluniau penodol o fewn y rhaglen NTDP sydd yng Nghanolbarth Cymru yn **Adran 5**. Mae'r polisiau CTRhCC (**Adran 6**) yn cyfeirio at y NTDP lle bo hynny'n berthnasol ac yn pwysleisio'r angen i gyflawni prosiectau NTDP ledled Cymru i sicrhau'r cynnydd mwyaf posibl i amcanion CTRhCC ar lefel ranbarthol.

Cymru Sero Net – Cyllideb Carbon 2 (2021-2025)

1.4.8 Mae Cymru Sero Net yn nodi cynllun lleihau allyriadau ac uchelgeisiau datgarboneiddio Llywodraeth Cymru am gyfnod o bum mlynedd ac mae'n cyd-fynd â llwybr at sero net erbyn 2050. Mae datganiad uchelgais Cymru Sero Net ar gyfer trafndiaeth yn canolbwyntio ar fynd i'r afael ag allyriadau drwy dri maes lliniaru eang:

- Lleihau'r galw am deithio a newid moddol, e.e. yn cynnwys polisiau ar gyfer mwy o weithio gartref, mwy o deithio llesol a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, lleihau allyriadau o nwyddau, cynllunio defnydd tir.
- Technoleg a'r defnydd o gerbydau dim allyriadau neu allyriadau isel, e.e. yn cynnwys polisiau ar gyfer cynyddu'r nifer sy'n manteisio ar geir a faniau dim allyriadau, seilwaith gwefru cerbydau trydan, fflyd bysiau, tacsis a cherbydau nwyddau trwm dim allyriadau, datgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd.
- Gwelliannau effeithlonrwydd tanwydd, e.e. yn cynnwys polisiau ar gyfer lleihau allyriadau o hedfan a llongau.

1.4.9 O ran heriau unigryw sy'n wynebu gwahanol ardaloedd, dywed Cymru Sero Net, "*Rhaid i ni barhau i ymgysylltu a gweithio gyda phobl ym mhob rhan o Gymru i ddeall materion, cyfleoedd a diddordebau rhanbarthol i gymunedau a gweithlu Cymru.*"

1.4.10 Mae CTRhCC wedi ystyried Cymru Sero Net yn ei ddatblygiad. Mae CTRhCC yn cynnwys amcanion a pholisiau penodol sy'n ymwneud â newid moddol a lleihau effeithiau amgylcheddol trafndiaeth, a fydd yn cyfrannu'n uniongyrchol at uchelgeisiau datgarboneiddio Cymru Sero Net.

Cynlluniau a pholisiau eraill Llywodraeth Cymru sy'n cael eu hystyried gan CTRhCC

1.4.11 Mae polisiau, cynlluniau a strategaethau allweddol eraill Llywodraeth Cymru sydd wedi llywio datblygiad CTRhCC yn cynnwys:

- Trafndiaeth Gynaliadwy mewn Ardaloedd Gwledig – Canllawiau ar gyfer Cynllunio Trafndiaeth Rhanbarthol (2024).
- Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau (2024).
- Y Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru – Diweddariad ar y Llif Prosiectau (Chwefror 2024).
- Bws Cymru: Cysylltu Pobl â Lleoedd (2023).
- Ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd (2023).
- Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021).
- Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan ar Gyfer Cymru – Cynllun Gweithredu (2021).

- Defnydd Ynni yng Nghymru – Trydydd Argraffiad (2024).
- Polisi Cynllunio Cymru (2024).
- Canol Trefi yn Gyntaf (2024).
- Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach (2024).
- Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd (2023).

1.4.12 Mae crynodeb o bob un o'r polisiâu a'r cynlluniau hyn gan Lywodraeth Cymru a sut y maent wedi cyfrannu at ddatblygiad CTRhCC yn **Atodiad 3**.

1.5 ADOLYGIAD O BOLISIÂU, CYNLLUNIAU AC ASTUDIAETHAU RHANBARTHOL A LLEOL

1.5.1 Mae cynlluniau, strategaethau ac astudiaethau sydd ar waith ar lefel ranbarthol a lleol wedi llywio datblygiad Achos dros Newid, gweledigaeth ac amcanion, polisiâu, ymyriadau a chynlluniau lefel uchel CTRhCC. Mae'r rhain yn cynnwys y cynlluniau trafndiaeth blaenorol sydd wedi'u datblygu ar gyfer Canolbarth Cymru sef:

- Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru (2015).
- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru (2009).

1.5.2 Mae'r cynlluniau a'r astudiaethau rhanbarthol a lleol allweddol sydd wedi llywio datblygiad y CTRh wedi'u hamlinellu yn **Tabl 11-11**.

Tabl 11-11 – Polisiâu, cynlluniau ac astudiaethau rhanbarthol a lleol

Lefel	Polisi / Cynllun / Astudiaeth	Diben / Nod	Cysylltiad â CTRhCC
Rhanbarthol	Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru (2015)	Yn nodi rhaglen 5 mlynedd o gynlluniau trafndiaeth a dyheadau tymor hwy ledled Canolbarth Cymru.	Mae cynlluniau o fewn y rhaglen nad ydynt wedi'u cyflwyno na'u symud ymlaen hyd yma wedi cael eu hadolygu i'w cynnwys yng Nghynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol CTRhCC sydd i ddod.
	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru (2009)	Asesiad manwl o faterion rhanbarthol ac yn nodi ystod o ymyriadau polisi i dargedu'r materion.	Mae croes-archwiliad wedi'i gynnal o'r materion a'r polisiâu sydd wedi'u cynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol blaenorol Canolbarth Cymru, a'r rhai a gynigir yn y CTRhCC presennol.
	Cynllun Corfforaethol Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru 2023-2028	Yn nodi gweledigaeth, blaenoriaethau ac amcanion llesiant y Cyngor ar gyfer y rhanbarth, gan gynnwys cynllun gweithredu.	Mae cydweddiad strategol amcanion CTRhCC wedi'u hasesu yn erbyn amcanion llesiant y Cydbwyllgor Corfforedig wrth ddatblygu CTRhCC.
	Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru – Adroddiad Terfynol (2023)	I asesu'r problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer gwireddu system drafndiaeth gynaliadwy, integredig ac	Mae'r themâu a nodwyd yn y Datganiad Cynnydd wedi llywio datblygiad Achos Newid CTRhCC.

		amfoddol yng Ngogledd Cymru.	
	Datganiad Cynnydd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (2023)	Yn rhoi trosolwg o'r system drafndiaeth yng Ngogledd Cymru, gan gynnwys problemau, heriau a chyfleoedd.	Mae'r argymhellion wedi'u hadolygu a, lle bo'n berthnasol, wedi'u hymgorffori ym mholisiau CTRhCC.
	Astudiaeth a Chynllun Gweithredu Twristiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru – Adroddiad Cyfnod 2 (Hydref 2022)	Arwain a chefnogi datblygiad cynaliadwy twristiaeth yn rhanbarth Canolbarth Cymru.	Mae'r astudiaeth wedi llywio datblygiad Achos dros Newid, amcanion a pholisiau CTRhCC.
	Strategaeth Nwyddau Y Gororau a Chanolbarth Cymru (2021)	Adeiladu sylfaen dystiolaeth ar gyfer strategaeth bwrpasol i gefnogi'r twf economaidd yn y Gororau a'r Canolbarth	Mae dau bolisi CTRhCC wedi'u cynnwys sy'n cyfeirio'n benodol at Strategaeth Nwyddau y Gororau a Chanolbarth Cymru a'r angen i frwr ymlaen â'i argymhellion.
	Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Canolbarth Cymru (2021)	Yn nodi blaenoriaethau economaidd y rhanbarth.	Mae gweledigaeth CTRhCC wedi ymgorffori rhai geiriau allweddol o weledigaeth Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Canolbarth Cymru.
	Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf (Mai 2020)	Yn nodi gweledigaeth ar gyfer datblygu economi Canolbarth Cymru dros y 15 mlynedd nesaf.	Mae CTRhCC wedi ymgorffori amcanion a champau gweithredu'r ddogfen ar gyfer trafndiaeth, lle bo hynny'n berthnasol.
	Astudiaeth Trawsffiniol Canolbarth Cymru a Swydd Amwythig – Strategaeth Derfynol (Chwefror 2020)	Ymchwilio i'r potensial i wella cysylltiadau rhwng Cymru a Swydd Amwythig.	Mae ymyriadau a nodwyd yn yr astudiaeth wedi'u cynnwys gyda pholisiau CTRhCC.
	Blaenoriaethau Economaidd Strategol ar gyfer Rhanbarth Canolbarth Cymru (Rhagfyr 2018)	Yn nodi'r Blaenoriaethau Economaidd Strategol ar gyfer Rhanbarth Canolbarth Cymru sydd â'r nod o sicrhau twf ar draws y rhanbarth dros y 15 mlynedd nesaf.	Mae Achos Newid CTRhCC wedi'i ddatblygu o wybodaeth am economi Canolbarth Cymru; ac mae ymyriadau trafndiaeth yn y ddogfen wedi cael eu hystyried wrth ddatblygu amcanion a pholisiau CTRhCC.
	Defnyddio Ynni yng Nghymru (2024)	Yn nodi'r defnydd o ynni yng Nghymru i gefnogi llunio polisiau. Mae'r sector trafndiaeth yn cyfrif am 25% o gyfanswm y defnydd o ynni yng Nghymru (o'i gymharu â 30% ar gyfer y DU). O fewn y Canolbarth roedd defnydd ynni trafndiaeth blyneddol yn 2021 ar gyfer Ceredigion rhwng 290-	Mae CTRhCC wedi defnyddio'r ffigurau gwaelodlin ar gyfer trafndiaeth, lle bo hynny'n berthnasol.

		700 GWh ac ym Mhowys rhwng 700 a 1,100 GWh.	
Lleol	Powys: Cynllun Ynni Ardal Leol (2024)	Nodi'r ffordd fwyaf cost-effeithiol i ardaloedd lleol ddatgarboneiddio eu system ynni er mwyn helpu i gyrraedd y targed Sero Net erbyn 2050.	Mae prosiectau blaenoriaeth yn yr LAEPs wedi'u hymgorffori o fewn polisïau CTRhCC.
	Ceredigion: Cynllun Ynni Ardal Leol (2024)	Nodi'r ffordd fwyaf cost-effeithiol i ardaloedd lleol ddatgarboneiddio eu system ynni er mwyn helpu i gyrraedd y targed Sero Net erbyn 2050.	Mae prosiectau blaenoriaeth yn yr LAEPs wedi'u hymgorffori o fewn polisïau CTRhCC.
	Asesiad Lles – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys (2022)	Darparu adolygiad cynhwysfawr o'r ffactorau economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol sy'n effeithio ar les pobl leol.	Mae Achos Newid CTRhCC wedi'i lywio gan ganfyddiadau'r Asesiad Llesiant.
	Asesiad Ceredigion o Les Lleol (2022)	Darparu adolygiad cynhwysfawr o'r ffactorau economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol sy'n effeithio ar les pobl leol.	Mae Achos Newid CTRhCC wedi'i lywio gan ganfyddiadau'r Asesiad Llesiant.
	Cynllun Llesiant Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys (2023)	Wedi'i lywio gan yr Asesiad Llesiant, mae'n nodi amcanion llesiant y BGCau a'r camau gweithredu sydd wedi'u cynllunio i gyflawni'r amcanion a gwella llesiant.	Mae Achos Newid CTRhCC wedi'i lywio gan ganfyddiadau'r Asesiad Llesiant.
	Cynllun Llesiant Lleol Ceredigion 2023-2028	Yn nodi amcanion llesiant y BGCau a'r camau gweithredu sydd wedi'u cynllunio i gyflawni'r amcanion a gwella llesiant.	Mae Achos Newid CTRhCC wedi'i lywio gan ganfyddiadau'r Asesiad Llesiant.
	Cyngor Ceredigion Strategaeth a Chynllun Gweithredu Cerbydau Allyriadau Isel Iawn (2022)	Yn nodi argymhellion ar gyfer darpariaeth cerbydau allyriadau isel iawn yn y dyfodol yng Ngheredigion.	Mae'r polisïau CTRhCC a'r CTRh wedi cael eu llywio gan ganfyddiadau ac argymhellion y Cynllun.
	Map Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion	Dangoswch y llwybrau teithio llesol presennol ac arfaethedig yng Ngheredigion.	Mae'r ATNM wedi cael ei adolygu wrth ddatblygu Achos Dros Newid CTRhCC.
	Map Rhwydwaith Teithio Llesol Powys	Dangoswch y llwybrau teithio llesol presennol ac arfaethedig ym Mhowys.	Mae'r ATNM wedi cael ei adolygu wrth ddatblygu Achos Dros Newid CTRhCC.
	Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd Ceredigion 2019-2024	Dangos sut y bydd asedau'r briffordd yn cael eu rheoli a'u cynnal.	Mae maint ac argaeledd priffyrdd yng Ngheredigion wedi hysbysu Achos Dros Newid CTRhCC.
Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd Powys 2019	Dangos sut y bydd asedau'r briffordd yn cael eu rheoli a'u cynnal.	Mae maint ac argaeledd priffyrdd ym Mhowys wedi hysbysu Achos Dros Newid CTRhCC.	

	Cynllun Datblygu Lleol Ceredigion 2007-2022	Yn nodi'r polisiau ar gyfer datblygu a defnyddio tir yng Ngheredigion.	Mae'r polisiau wedi'u hadolygu i nodi a ddylid cynnwys unrhyw bolisiau neu brosiectau o fewn CTRhCC.
	Cynllun Datblygu Lleol Powys 2011-2026	Yn nodi'r polisiau ar gyfer datblygu a defnyddio tir ym Mhowys (ac eithrio Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog).	Mae'r polisiau wedi'u hadolygu i nodi a ddylid cynnwys unrhyw bolisiau neu brosiectau o fewn CTRhCC.

- 1.5.3 Darperir trosolwg manylach o bob un o'r cynlluniau, strategaethau ac astudiaethau rhanbarthol a lleol hyn yn **Atodiad 3**.

2 YMGYSYLLTU

- 2.1.1 Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi bod yn hanfodol ar bob cam o ddatblygu CTRhCC. Mae adborth gan rhanddeiliaid wedi llywio datblygiad **CTRhCC**:
- Achos dros Newid.
 - Gweledigaeth ac amcanion.
 - Polisiâu ac ymyriadau lefel uchel; a bydd yn hysbysu'r
 - Prosiectau a chynlluniau o fewn yr RTDP.
- 2.1.2 Mae Cynllun Ymgysylltu ar waith sy'n rhoi manylion am y gweithgareddau ymgysylltu sydd wedi'u cynnal ac sydd wedi'u cynllunio yn ystod datblygiad **CTRhCC**. Mae'r Cynllun Ymgysylltu wedi'i gynnwys fel **Atodiad 4 ac mae'n** nodi pwy fydd yn ymwneud â hwy, ynghyd â manylion sut, pryd, a pham. Mae hefyd yn rhoi manylion am yr hyn a wnaed gyda'r adborth a dderbyniwyd. Mae'r Cynllun Ymgysylltu yn ddogfen fyw a fydd yn cael ei diweddarw wrth i'r prosiect fynd yn ei flaen.
- 2.1.3 Yn ogystal â'r ymgysylltu a nodwyd yn y Cynllun Ymgysylltu, mae datblygiad Cynllun Trosglwyddo Rhanbarthol Canolbarth Cymru hefyd wedi cael ei lywio gan ganlyniadau ymarferion ymgysylltu blaenorol a gynhaliwyd ar draws y rhanbarth, megis Asesiadau Llesiant Powys a Cheredigion a oedd yn cynnwys ymgysylltu â grwpiau â nodweddion gwarchoddedig.
- 2.1.4 **Tabl 2-1** Mae'n rhoi crynodeb o'r gweithgareddau ymgysylltu sydd wedi'u cynnal hyd yma wrth ddatblygu CTRhCC a sut mae adborth gan rhanddeiliaid wedi cael ei ystyried. **Tabl 2-1** yn dangos bod ystod o sefydliadau wedi'u cynrychioli yn y gweithdai rhanddeiliaid, sydd wedi galluogi ystod o safbwyntiau i'w clywed wrth ddatblygu **CTRhCC**. Mae hyn wedi sicrhau adborth gan gynrychiolwyr o'r sector trafniadaeth, ond hefyd y rhai sy'n cynrychioli'r sector iechedd, addysg, yr amgylchedd, busnes, cludo nwyddau, twristiaeth, y trydydd sector, awdurdodau lleol cyfagos a thrawsffiniol.
- 2.1.5 Bydd Adroddiad Ymgynghori yn cael ei lunio ar ôl cwblhau'r cyfnod o ymgysylltu â'r cyhoedd a drefnwyd ar gyfer Gwanwyn 2025, a fydd yn darparu cofnod manylach o'r holl weithgareddau ymgysylltu a gynhaliwyd a'r adborth a gafwyd yn ystod datblygiad CTRhCC.

Tabl 2-1 - Crynodeb o weithgareddau ymgysylltu â rhanddeiliaid CTRhCC

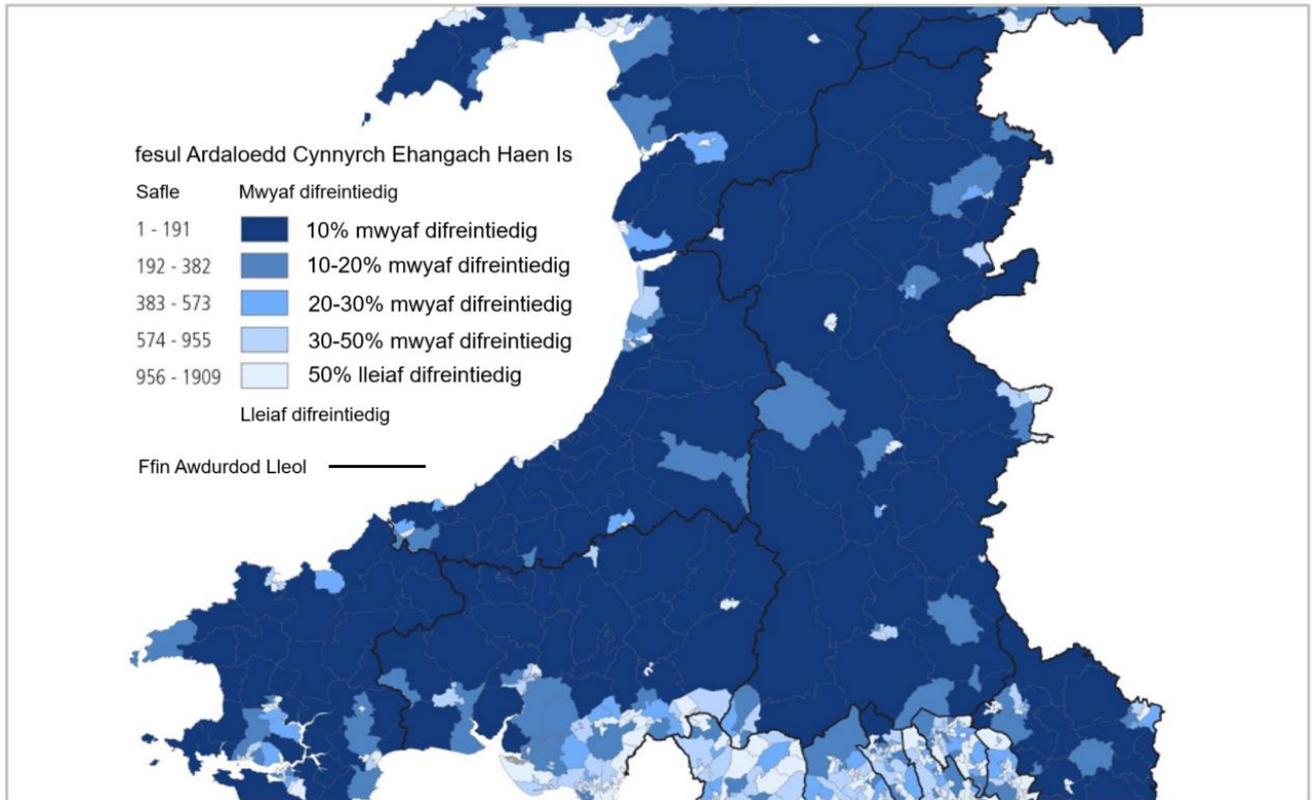
Gweithgareddau ymgysylltu	Sefydliadau a gynrychiolir	Sut mae'r adborth wedi hysbysu CTRhCC
Dau weithdy i rhanddeiliaid i lywio'r gwaith o ddatblygu amcanion ac Achos dros Newid CTRhCC (11.04.2024 a 25.04.2024). Gwasanaeth cyfieithu Cymraeg ar gael yn y ddau weithdy.	CC Ceredigion a Phowys CC (Aelodau Etholedig a Swyddogion); Llywodraeth Cymru; TrC; Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog; Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Ceredigion (CAVO); Heddlu Dyfed Powys; Rheilffordd Calon Cymru; Grŵp Gweithgynhyrchu Canolbarth Cymru (MWMG); Network Rail; Grŵp Colegau NPTC; Sustrans Cymru; Prifysgol Cymru Y Drindod Dewi Sant (PCYDDS).	<ul style="list-style-type: none"> • Rhoddodd rhanddeiliaid adborth ar y materion, y cyfleoedd a'r rhyngddibyniaethau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yn y rhanbarth; a drafftio amcanion CTRhCC. • Mae adborth wedi llywio datblygiad amcanion CTRhCC; yr achos dros newid; a'r materion, y cyfleoedd a'r

Gweithgareddau ymgysylltu	Sefydliadau a gynrychiolir	Sut mae'r adborth wedi hysbysu CTRhCC
		rhyngddibyniaethau a nodwyd yn y CTRhCC.
Tri chyfarfod Gweithgor CTRhCC (07.05.2024, 07.06.2024 a 18.07.2024).	Swyddogion CC Ceredigion a Phowys CC (gan gynnwys cynrychiolwyr o Briffyrdd, Trafnidiaeth a Chynllunio); Llywodraeth Cymru; Mynychodd Aelodau Etholedig TrC gyfarfodydd 07.06.2024 a 18.07.24 i drafod amcanion a pholisïau drafft CTRhCC.	<ul style="list-style-type: none"> • Rhoddodd rhanddeiliaid adborth ar yr amcanion drafft; cynnwys CTRhCC; a phrosiectau CTRhCC. • Mae adborth wedi llywio datblygiad amcanion a chynnwys CTRhCC, e.e. yr angen i bwysleisio'r Argyfwng Hinsawdd a Natur.
Dau weithdy rhanddeiliaid i lywio'r gwaith o ddatblygu gweledigaeth, amcanion, polisïau a phrosiectau CTRhCC (09.07.2024 a 10.07.2024). Gwasanaeth cyfieithu Cymraeg ar gael yn y ddau weithdy.	CC Ceredigion a Phowys CC (Aelodau Etholedig a Swyddogion); Llywodraeth Cymru; TrC; Network Rail; Sustrans; Tyfu Canolbarth Cymru; Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog; Parc Cenedlaethol Eryri; Asiant Cefnfyrdde Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA); Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Ceredigion (CAVO); Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Powys (PAVO); Bwrdd Iechyd Hywel Dda; Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwlans Cymru; Croeso Cymru; Cyfoeth Naturiol Cymru a Chadeirydd Fforwm Trafnidiaeth Coed; Ffederasiwn y Busnesau Bach; Midlands Connect; Grŵp Cludo Nwyddau Rheilffyrdd; Rheilffordd Calon Cymru; Llwybr Llinell Cyfeillion Calon Cymru; Ewch yn ddiogel; Cyngor Sir Penfro; Cyngor Abertawe; Cyngor Telford a Wrekin	<ul style="list-style-type: none"> • Rhoddodd rhanddeiliaid adborth ar weledigaeth ac amcanion drafft CTRhCC; a pholisïau a phrosiectau CTRhCC. • Mae adborth wedi llywio datblygiad gweledigaeth ac amcanion y CTRhCC; polisïau CTRhCC; a bydd yn llywio'r prosiectau gyda'r RTDP.
Dau weithdy i rhanddeiliaid i lywio'r gwaith o ddatblygu polisïau a chynlluniau yn y CTRh (08.10.24 a 10.10.24)	CS Ceredigion a CS Powys; Llywodraeth Cymru; TrC	<ul style="list-style-type: none"> • Rhoddodd rhanddeiliaid adborth ar bolisïau a chynlluniau CTRhCC yn y CTRhT. • Mae'r adborth wedi llywio datblygiad polisïau a chynlluniau CTRhCC.

3 MATERION A CHYFLEOEDD

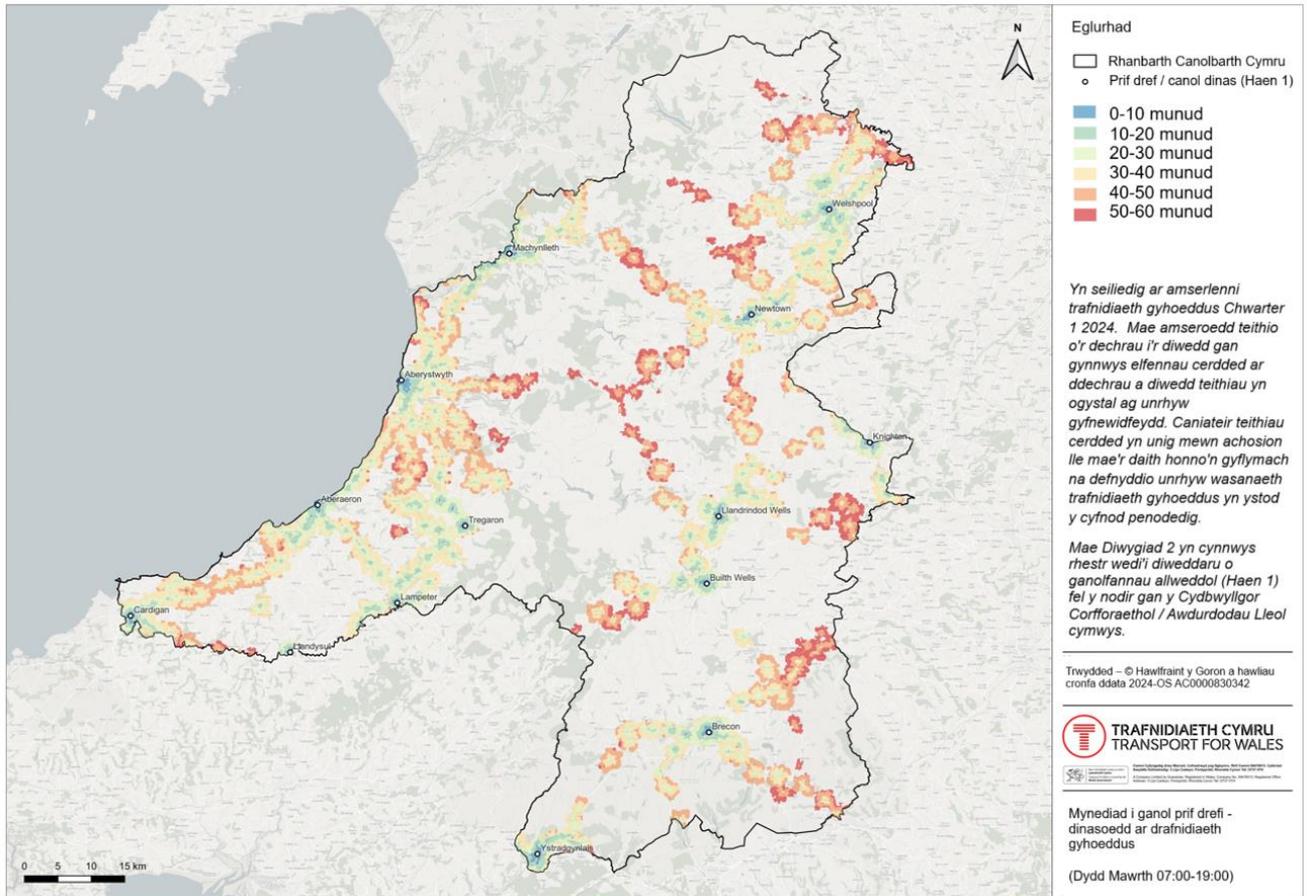
- 3.1.1 Y cam cyntaf wrth ddatblygu CTRhCC oedd nodi'r Achos dros Newid, sy'n darparu tystiolaeth ar gyfer 'pam mae angen gwneud rhywbeth'. Mae'r Achos dros Newid wedi tynnu ar Llwybr Newydd a chynlluniau a strategaethau allweddol ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol, yn ogystal â'r wybodaeth bresennol, i ddangos y sefyllfa bresennol o ran trafndiaeth a'r materion allweddol ar gyfer trafndiaeth a theithio yn rhanbarth Canolbarth Cymru.
- 3.1.2 Mae amrywiaeth o ffynonellau data cenedlaethol a lleol wedi hysbysu'r Achos dros Newid. Mae'r rhain yn cynnwys Cyfrifiad 2021, Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD 2019), setiau data a ddarperir gan Trafndiaeth Cymru (TrC) a Mesurau Monitro Strategaeth Trafndiaeth Cymru. Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid hefyd wedi bod yn amhrisiadwy i ddatblygiad yr Achos dros Newid.
- 3.1.3 Mae'r achos dros newid wedi'i gynnwys fel **Atodiad 1**. Mae'r Achos dros Newid yn cydnabod bod gwledigrwydd yn gefndir i lawer o'r materion a'r heriau ar draws y rhanbarth, o ran teithio a thrafnidiaeth, ond hefyd o ran materion cymdeithasol ac economaidd ehangach, megis hygyrchedd, amddifadedd a chynhwysiant cymdeithasol. Mae Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) 2019 yn rhestru pob ardal fechan (h.y. Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is) yng Nghymru yn seiliedig ar wahanol fesurau amddifadedd ac yn tynnu sylw at effaith gwledigrwydd ar fynediad at wasanaethau. Mae'r mesur 'mynediad at wasanaethau' yn seiliedig ar yr amseroedd teithio cyfartalog, gan drafndiaeth gyhoeddus a phreifat i ystod o wasanaethau gan gynnwys siopau bwyd, meddygfeydd, ysgolion cynradd ac uwchradd, a chyfleusterau chwaraeon. Mae hefyd yn ystyried cysylltedd digidol ardal.
- 3.1.4 Mae **Ffigur 3-1** yn dangos maint rhanbarth Canolbarth Cymru sy'n dod o fewn y categori 10% mwyaf difreintiedig wrth ystyried mynediad at wasanaethau. Mae'r data'n adlewyrchu natur wledig y rhanbarth, patrymau aneddiadau gwasgaredig, yr angen i deithio pellteroedd hirach i gael mynediad at wasanaethau allweddol, a'r opsiynau trafndiaeth gyhoeddus cyfyngedig sydd ar gael. Mae'n dangos bod gan her gwledigrwydd yng Nghanolbarth Cymru oblygiadau o ran cael mynediad at wasanaethau ac amwynderau allweddol, sy'n aml yn canolbwyntio yn y trefi mwy, ac mae hyn yn arwain at fwy o ddibyniaeth ar deithio mewn car preifat.

Ffigur 3-1 - Mynediad at Wasanaethau (WIMD 2019)



3.1.5 Mae **Ffigur 3-2** yn dangos hygyrchedd i drefi allweddol yng Nghanolbarth Cymru o ran amser teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r map yn seiliedig ar amserlenni trafndiaeth gyhoeddus Chwarter 1 2024. Mae'n dangos amseroedd teithio o'r dechrau i'r diwedd gan gynnwys elfennau cerdded ar ddechrau a diwedd teithiau, yn ogystal ag unrhyw gyfnewidfeydd. Caniateir teithiau cerdded yn unig mewn achosion lle mae'r daith honno'n gyflymach na defnyddio unrhyw wasanaeth trafndiaeth gyhoeddus yn ystod y cyfnod penodedig. Mae'n dangos y gall teithiau i drefi allweddol o lawer o aneddiadau gwledig llai gymryd 50-60 munud ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae hyn yn amlygu bod gan gymunedau mwy gwledig fynediad gwael drwy drafnidiaeth gyhoeddus i amwynderau a chyfleusterau yn y trefi allweddol, a all gael effeithiau o ran mynediad at ofal iechyd, addysg, cyflogaeth a gweithgareddau hamdden, ac effeithiau cysylltiedig ar lesiant.

Ffigur 3-2 - Mynediad i Drefi Allweddol Canolbarth Cymru drwy Drafnidiaeth Gyhoeddus



3.1.6 Mae'r materion a'r cyfleoedd allweddol a nodwyd yn yr Achos dros Newid yn cael eu crynhoi yn Tabl 3-1.

Tabl 3-1 - Achos dros Newid: Crynodeb o heriau a materion rhanbarthol

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
Gwledigrwydd	<ul style="list-style-type: none"> Mae Powys a Cheredigion yn siroedd gwledig gyda dwysedd poblogaeth isel, aneddiadau gwasgaredig ac maent yn dibynnu'n fawr ar gyflogaeth, gwasanaethau a chyfleusterau yn nhrefi mwy y rhanbarth. Mae trefi allweddol Canolbarth Cymru wedi'u gwasgaru, gyda pellteroedd sylweddol yn gwahanu'r ardaloedd trefol mwyaf ym Mhowys a Cheredigion. Mae prif drefi'r rhanbarth yn ganolfannau gwasanaeth pwysig i'r cymunedau cyfagos ac mae gallu cymunedau i gael mynediad at wasanaethau allweddol yn bwysig wrth ddiogelu a gwella lles cymdeithasol, economaidd a diwylliannol y rhai sy'n byw yng Nghanolbarth Cymru. Mae newid moddol ar gyfer teithiau mewnol o fewn prif drefi'r rhanbarth yn bwysig er mwyn lleihau traffig ffyrdd a gwella mynediad o fewn y trefi. Mae cyfle i leihau perchnogaeth car drwy gyd-berchnogaeth, clybiau ceir cymunedol neu gerbydau trydan. Gellir disgrifio rhai o'r cymunedau yn rhanbarth Canolbarth Cymru fel rhai 'gwledig dwfn'. Mae'r rhanbarth yn cael ei nodweddu gan boblogaeth sy'n heneiddio, ynghyd â diboblogi gwledig a allfudo net o bobl ifanc a fydd yn cyflwyno heriau o ran darpariaeth trafndiaeth yn y dyfodol. 	<ul style="list-style-type: none"> Canolbarth Cymru yw'r lleiaf poblog o'r pedwar rhanbarth yng Nghymru, gyda thua 30 o bobl i bob cilomedr sgwâr. Canolbarth Cymru oedd yr unig ranbarth i brofi gostyngiad yn nifer y boblogaeth rhwng 2008 a 2018, sef 1.2%.¹⁴ Rhwng 2011 a 2021 gostyngodd poblogaeth Ceredigion 5.8%, sef y gostyngiad mwyaf o holl awdurdodau lleol Cymru. Mae gan y Canolbarth gyfran uchel o breswylwyr 65 oed a hŷn, gyda Phowys â'r gyfran uchaf o holl awdurdodau lleol Cymru (27.9%).¹⁵ Mae gan Powys a Cheredigion fwy o ostyngiad yng nghyfanswm y bobl 15 i 64 oed ac o dan 15 oed na Chymru gyfan. Rhagwelir y bydd poblogaeth Canolbarth Cymru yn gostwng ychydig i 202,673 erbyn 2039.

¹⁴ Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru – Stats Cymru (2019)

¹⁵ [Oedran - Mapiau Cyfrifiad, ONS](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
Cysylltedd Economaidd	<ul style="list-style-type: none"> • Canolbarth Cymru sydd â'r ffin hiraf â Lloegr o unrhyw ran o Gymru ac mae cysylltedd trawsffiniol yn bwysig, yn enwedig gyda Swydd Amwythig a Swydd Henffordd o ran cael mynediad at wasanaethau. • Mae gan y rhanbarth gysylltiadau economaidd a chymdeithasol cryf yn enwedig â'r De a'r Dwyrain i Loegr trwy nifer o goridorau strategol allweddol y mae pobl a chadwyni cyflenwi yn dibynnu arnynt yn drwm, gan gynnwys cymudo sylweddol a chysylltiadau cludo nwyddau ar draws i Loegr a'r Gororau. • Mae pob symudiad cludo nwyddau yng Nghanolbarth Cymru (ar wahân i'r gwasanaeth trên cludo nwyddau o Aberystwyth i'r Waun) yn dibynnu ar drafnidiaeth cludo nwyddau ar y ffyrdd, sy'n cael ei effeithio gan y rhwydwaith ffyrdd un ffordd gerbydau a heriau fel dibynadwyedd amser teithio gwael, llwybrau dargyfeiriol hir ac ychydig o gyfleoedd i basio pwyntiau. • Amlygodd rhanddeiliaid bwysigrwydd gwasanaethau negesydd y filltir olaf a chyfleoedd posibl ar gyfer datgarboneiddio, megis defnyddio beiciau e-gargo neu gerbydau allyriadau isel iawn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mae data cymudo o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth yn dangos bod 12,400 o deithiau dyddiol allan o Ganolbarth Cymru a 16,800 o deithiau dyddiol i'r ardal yn 2023.¹⁶ • O'r cymudwyr hynny oedd yn teithio allan o'r ardal, roedd tua 3,200 i Sir Gaerfyrddin a 3,600 i Orllewin Canolbarth Lloegr. • O'r cymudwyr hynny oedd yn teithio i'r ardal, roedd tua 4,000 yn dod o dde-ddwyrain Cymru, 2,400 o Sir Gaerfyrddin a 5,100 o Orllewin Canolbarth Lloegr.¹⁷ • Mae symudiadau tramwy (e.e. i ac o Dde Cymru a Gorllewin Cymru) yn cyfrif am 35% (930,000) o'r holl symudiadau HGV blynyddol yng Nghanolbarth Cymru.¹⁸ • Mae 48% o symudiadau HGV yng Nghanolbarth Cymru dros bellteroedd o lai na 50km.
Dibyniaeth Car	<ul style="list-style-type: none"> • Mae natur wledig y rhanbarth, ynghyd ag opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus gyfyngedig neu nad ydynt yn bodoli wedi arwain at ddibyniaeth uchel ar y car preifat ar gyfer cludiant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Powys yw'r awdurdod lleol sydd â'r ganran uchaf o aelwydydd gyda 3 neu fwy o geir yng Nghymru (15%), o'i gymharu â 13.2% yng Ngheredigion a 10.7% ledled Cymru gyfan.¹⁹

¹⁶ [Patrymau cymudo yn ôl awdurdod lleol a mesur Cymru \(llyw.cymru\)](#)

¹⁷ [Patrymau cymudo manwl yng Nghymru yn ôl awdurdod lleol Cymru \(llyw.cymru\)](#)

¹⁸ Strategaeth Nwyddau y Gororau a Chanolbarth Cymru (2018)

¹⁹ Data Cyfrifiad 2021

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none"> Mae lefelau perchnogaeth car yn uchel sy'n adlewyrchu natur wledig ardal Canolbarth Cymru, gyda pherchentyaeth ceir yn cael ei weld fel mwy o reidrwydd nag ardaloedd eraill o Gymru. Mae'r rhan fwyaf o gartrefi yn berchen ar ddau gerbyd sy'n ail law ac yn ddrud i'w rhedeg. Gall diffyg opsiynau teithio cynaliadwy amgen arwain at broblemau o ran cael mynediad at wasanaethau allweddol, megis cyflogaeth a chyfleoedd addysg, i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar. Mae defnydd cynyddol a phoblogrwydd cerbydau trydan yn gyfle i leihau effeithiau negyddol teithio mewn ceir preifat mewn ardaloedd mwy gwledig. Fodd bynnag, lefelau presennol o amddifadedd, diffyg seilwaith cerbydau trydan presennol a phryderon ynghylch awydd terfyn amrediad pellter i brynu cerbydau trydan. Cyfleoedd amgen i leihau perchnogaeth car drwy gynlluniau cydberchnogaeth neu glybiau ceir cymunedol. 	<ul style="list-style-type: none"> Dywed Asesiad Llesiant Powys bod '<i>cartrefi yn aml yn rhedeg dau gar oherwydd natur wledig a thrafnidiaeth gyhoeddus gyfyngedig</i>'.²⁰ Mae canran yr aelwydydd heb geir o faniau yn is ar draws Powys (13.1%) a Cheredigion (15.7%) na Chymru gyfan (19.4%²¹). Mae'r ffigurau hyn yn dal i gynrychioli cyfran sylweddol o aelwydydd nad oes ganddynt fynediad at drafnidiaeth breifat. Teithio mewn car yw'r dull amlycaf o deithio i'r gwaith, gyda 57.6% ym Mhowys a 54.4% yng Ngheredigion, yn teithio i'r gwaith naill ai fel gyrrwr car neu deithiwr. Mae hyn yn is na chyfartaledd Cymru o 61%²²
Trafnidiaeth Gyhoeddus	<ul style="list-style-type: none"> Mae opsiynau trafndiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig oherwydd natur wledig y rhanbarth, patrwm anheddu gwasgaredig, a chyrrhaeddiad cyfyngedig y rhwydwaith rheilffyrdd a bysiau. Mae hyn yn arwain at lefelau isel o ddefnydd trafndiaeth gyhoeddus. 	<ul style="list-style-type: none"> Dywed Asesiad Llesiant Ceredigion, '<i>Mae gwasanaethau bws yn gyfyngedig iawn ar draws y sir yn enwedig ar gyfer yr ardaloedd mwy gwledig. Mae bysiau sy'n rhedeg drwy gydol y dydd yn gwasanaethu'r prif drefi, ond mae'r gwasanaethau hyn yn teithio'n bennaf i'r ardaloedd mwy trefol ac oddi yno</i>'.²³

²⁰ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, tt. 13

²¹ Data Cyfrifiad 2021

²² Data Cyfrifiad 2021

²³ Asesiad Ceredigion o Les Lleol, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none"> Mae Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi yn rhwydwaith bysiau craidd TrawsCymru ar draws y rhanbarth yn ystod y 10 mlynedd diwethaf gyda gwelliannau i wasanaethau ar lwybrau allweddol. Fodd bynnag, yr her yw dylunio rhwydwaith bysiau lleol sy'n gynaliadwy yn ariannol ac yn gadarn sy'n cynnal cysylltiadau allweddol cyflym ac uniongyrchol rhwng prif ganolfannau ar draws y rhanbarth a gwasanaethau lleol i aneddiadau gwledig ynysig a gwasgaredig. Ar draws Canolbarth Cymru mae trafndiaeth gyhoeddus gyfyngedig ac anaml ar gael i lawer o'r cymunedau llai, mwy gwledig. Mae toriadau cyllid cyhoeddus wedi lleihau argaeledd gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig ymhellach. Nid yw trafndiaeth gyhoeddus yn ofyniad statudol ar gyfer Awdurdodau Lleol ac felly mae'n dioddef wrth i bwysau cyllidebol gynyddu. Mae argaeledd gwasanaethau, hygyrchedd, amllder a fforddiadwyedd gwasanaethau yn effeithio ar nawdd rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru. Mae diffyg darpariaeth bws gyda'r nos a phenwythnos mewn sawl ardal yng Nghanolbarth Cymru, sy'n arwain at anawsterau wrth gael mynediad at wasanaethau, fel cyflogaeth, addysg a gweithgareddau diwylliannol, ac sy'n arwain at ddibyniaeth ar deithio mewn ceir. 	<ul style="list-style-type: none"> Yng Nghanolbarth Cymru, mae llai nag 1% o bobl o fewn pellter cerdded (10 munud o gerdded) i orsaf reilffordd.²⁴ Yn 2023, roedd 14.5% o bobl o fewn 5 munud o gerdded i wasanaeth bws, o'i gymharu â 27.4% yng nghefn gwlad Cymru gyfan. Rhwng 2019 a 2023, gostyngodd y ganran o fewn pellter cerdded i wasanaethau bysiau yng Nghanolbarth Cymru ychydig 0.8%, a allai adlewyrchu gostyngiadau yn lefelau gwasanaethau. Dim ond 9 o'r 20 gorsaf reilffordd yng Nghanolbarth Cymru sy'n cael eu gwasanaethu gan arhosfan bysiau sydd o fewn pellter cerdded derbyniol. Nid oes gan 11 gorsaf gyfleusterau parcio beiciau ac nid oes gan 8 barcio ceir. Yn aml, mae gan y rhai sydd â meysydd parcio nifer cyfyngedig o leoedd.

²⁴ [Mesur allweddol S3 | Trafndiaeth Cymru \(tfw.wales\)](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none"> Mae cyfran y bobl yng Nghanolbarth Cymru o fewn pellter cerdded (10 munud o gerdded) i wasanaethau bysiau a rheilffyrdd yn sylweddol is nag ardaloedd gwledig eraill Cymru. Nid oes gan lawer o orsafoedd rheilffordd y cyfleusterau i gyfnwid rhwng dulliau. Ar reilffyrdd Calon Cymru mae gorsafoedd rheilffordd gwledig anghysbell sydd heb gyfleusterau i newid i ddulliau cynaliadwy eraill heblaw cerdded a beicio. Mae amseroedd teithio trafndiaeth gyhoeddus yn aml yn hir o'i gymharu â theithio mewn car. 	
Cerdded a Beicio	<ul style="list-style-type: none"> Mae'r rhwydwaith teithio llesol wedi'i ddatblygu'n gymharol mewn aneddiadau mwy, ac yn datblygu mewn trefi dynodedig eraill. Ar draws Canolbarth Cymru, mae'r rhwydwaith teithio llesol yn gymharol gyfyngedig, heb ddwysedd na chysylltedd, ac mae wedi'i ganoli yn y prif drefi ac o'u cwmpas, e.e. Aberystwyth, Y Drenewydd, Llandrindod, Llanandras, Trefyclo a'r Trallwng. Mae hyn yn adlewyrchu natur wledig yr ardal a ffocws teithio llesol ar ardaloedd adeiledig. Dim ond 11 o'r 14 prif dref yn y rhanbarth sydd wedi'u cynnwys yn y rhestr o 'ardaloedd dynodedig' fel y'u diffinnir yng Nghanolbarth Cymru'r Ddeddf Teithio Llesol, sef canolbwynt cyllid teithio llesol.²⁵ Y tair ardal, i gyd wedi'u lleoli yng Ngheredigion, nad ydynt wedi'u 	<ul style="list-style-type: none"> Mae 43% o bobl yng Nghanolbarth Cymru yn cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos fel modd o deithio, o'i gymharu â 54% yn Ne-orllewin Cymru a 57% yn Ne-ddwyrain Cymru.²⁶ Yn 2019, cafodd 40% o'r siwrneiau i orsafoedd rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy, h.y. cerdded neu ar fws, a cherdded oedd y modd teithio mwyaf cyffredin i orsaf (30.4%).²⁷

²⁵ [Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol \(llyw.cymru\). DS. Nid yw 'ardaloedd dynodedig' yn cyfyngu ar allu awdurdod i ddatblygu mapiau rhwydwaith ar gyfer ardaloedd eraill, lle mae galw am lwybrau teithio llesol a photensial uchel i'w defnyddio.](#)

²⁶ Arolwg Cenedlaethol Cymru 2022-23 – dadansoddiad rhanbarthol a ddarparwyd gan dîm yr Arolwg Cenedlaethol drwy TrC

²⁷ [Mesurau atodol S5 | Trafndiaeth Cymru \(tfw.wales\)](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<p>cynnwys fel 'ardaloedd dynodedig' yw Aberaeron, Llandysul a Thregaron ond y gallai'r Awdurdodau Lleol eu hychwanegu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Codwyd y mater o gysylltu cymunedau trwy gerdded, beicio ac olwyno yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid, a phwysleiswyd yr angen nid yn unig i ganolbwyntio ar y prif drefi ond hefyd i ystyried cysylltiadau rhwng cymunedau. • Mae natur y rhwydwaith priffyrdd gwledig, sy'n aml â diffyg darpariaeth llwybrau troed a chyflymder traffig cymharol uchel, yn golygu bod opsiynau cyfyngedig ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno rhwng cymunedau gwledig. • Amlygodd ymgysylltu â rhanddeiliaid bwysigwydd palmentydd fel '<i>darn hanfodol o seilwaith trafndiaeth</i>' i alluogi pobl i gerdded o amgylch eu cymunedau. • Mae poblogrwydd, effeithiolrwydd a chostau cynyddol beiciau trydan yn cynnig cyfleoedd i gynyddu lefelau beicio mewn ardaloedd gwledig, e.e. o bosibl drwy gynlluniau llogi beiciau trydan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Yng Nghanolbarth Cymru, roedd cynnydd yng nghanran y bobl o fewn pellter cerdded i lwybr teithio llesol rhwng 2019 a 2023, o 20.6% i 29.2%.²⁸
Mynediad at Wasanaethau	<ul style="list-style-type: none"> • Mae mynediad at wasanaethau yn amrywiol ledled Canolbarth Cymru oherwydd natur wledig y rhanbarth, patrymau aneddiadau gwasgaredig, yr angen i deithio'n bell i gael mynediad at 	<ul style="list-style-type: none"> • Powys (50.6%)²⁹ a Cheredigion (50.0%) yw³⁰ 'r awdurdodau lleol sydd â'r gyfran uchaf o ardaloedd bach yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru o ran mynediad at wasanaethau.

²⁸ Mae'r data'n seiliedig ar y wybodaeth sydd wedi'i chynnwys ym Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol (ATNMs) awdurdodau lleol a gallai adlewyrchu'r wybodaeth ychwanegol am lwybrau teithio llesol sydd wedi'u cynnwys yn yr ATNMs diweddaraf, yn hytrach na dim ond oherwydd cynnydd yn narpariaeth seilwaith teithio llesol.

²⁹ [WIMD - Powys \(llyw.cymru\)](#)

³⁰ [WIMD - Ceredigion \(llyw.cymru\)](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<p>wasanaethau allweddol ac opsiynau trafndiaeth gyhoeddus cyfyngedig.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mae gan gymunedau gwledig lai o opsiynau teithio ar gyfer cyrchu gwasanaethau ac amwynderau, sydd yn aml wedi'u crynhoi yn y trefi mwy, ac mae hyn yn arwain at fwy o ddibyniaeth ar deithio mewn car preifat. Yn aml, mae'n ofynnol i drigolion Canolbarth Cymru deithio allan o'r ardal i gael mynediad at gyfleusterau allweddol, fel ysbytai ac addysg, ac roedd anawsterau wrth gael mynediad i apwyntiadau ysbyty yn broblem a godwyd gan randdeiliaid. Gall anghydraddoldeb mynediad effeithio'n anghymesur ar grwpiau penodol fel pobl iau a phobl hŷn heb fynediad at drafnidiaeth breifat. Efallai y bydd pobl heb fynediad i gar yn cael eu heithrio rhag cael mynediad i rai cyfleoedd cyflogaeth, hamdden, twristiaeth a hamdden. Amlygwyd effaith diffyg dewisiadau trafndiaeth ar unigedd cymdeithasol ac unigrwydd yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid. 	<ul style="list-style-type: none"> Mae Ardal Gynnyrch Ehangach Haen Is Bugeildy ym Mhowys yn yr ail fwyaf difreintiedig yng Nghymru o ran mynediad at wasanaethau, gan ddangos yr amddifadedd cymharol yng Nghanolbarth Cymru o'i gymharu â Chymru gyfan. Amlygwyd problemau o ran cael mynediad at ofal iechyd gan Asesiad Llesiant Powys sy'n nodi <i>'mae gwahaniaethau mawr mewn pellteroedd i ysbyty cyffredinol ardal ledled Powys. Trigolion Ardal Gynnyrch Ehangach Haen Is Bugeildy sydd â'r pellaf i deithio. Byddai'n cymryd tua 86 munud i gyrraedd eu hysbyty cyffredinol ardal agosaf.'</i>³¹ Gall gymryd 50-60 munud i gael mynediad i dref allweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus o gymunedau mwy gwledig yng Nghanolbarth Cymru ar ddiwrnod o'r wythnos.³²

³¹ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, tt. 41

³² Data Trafnidiaeth Cymru – Mynediad i ganol trefi / dinas allweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus (dydd Mawrth 07:00 tan 19:00)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
Twristiaeth	<ul style="list-style-type: none"> Mae twristiaeth yn chwarae rhan hanfodol yn llesiant economaidd Canolbarth Cymru, ond mae'r rhanbarth yn dal swm anghymesur bach o dwristiaeth o'i gymharu â Chymru.³³ Mae twristiaeth yn dibynnu ar gysylltedd da a hygyrchedd i ymwelwyr a gall materion sy'n gysylltiedig â chysylltiadau trafndiaeth i ac o fewn Canolbarth Cymru fod yn rhwystr i gynyddu twf twristiaeth. Mae patrymau teithio o dwristiaeth yn dangos dibyniaeth ar deithio mewn ceir ac nid oes digon o gyfyngiadau ar drafnidiaeth gyhoeddus ar ymwelwyr â'r rhanbarth. Mae twristiaeth yng Nghanolbarth Cymru yn dymhorol gyda'r rhan fwyaf o ymwelwyr yn teithio yn ystod misoedd yr haf, sy'n rhoi pwysau tymhorol ar y rhwydwaith trafndiaeth. Mae cyfleoedd i wella trafndiaeth gyhoeddus yng Nghanolbarth Cymru er budd twristiaeth/ Er enghraifft, gwasanaethau gwennol i dwristiaid y gellid eu hefelychu yn y rhanbarth, e.e. gwasanaeth Sherpa'r Wyddfa ym Mharc Cenedlaethol Eryri a Bws Gwennol Shropshire Hills. 	<ul style="list-style-type: none"> Dim ond 8% o nifer yr ymwelwyr sy'n cynrychioli Canolbarth Cymru a 14% o'r effaith economaidd gan dwristiaeth yng Nghymru.³⁴ Yn 2020, roedd 13.2% o gyflogaeth yng Nghanolbarth Cymru o fewn diwydiant sy'n gysylltiedig â thwristiaeth.³⁵ Yn 2019, dim ond 16% o'r teithiau i atyniadau ymwelwyr yng Nghymru a gafodd eu gwneud gan drafnidiaeth gyhoeddus a 6% trwy gerdded. Gwnaed y mwyaf o deithiau i atyniadau ymwelwyr mewn car (68%).³⁶ Cafodd y 10% sy'n weddill o'r teithiau eu gwneud gan dacsï, teithiau bws wedi'u trefnu a dulliau eraill o deithio.

³³ Astudiaeth a Chynllun Gweithredu Twristiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru (Hydref 2022)

³⁴ Astudiaeth a Chynllun Gweithredu Twristiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru (Hydref 2022)

³⁵ Economi Ymwelwyr Cymru: 2021, Llywodraeth Cymru, 28 Ebrill 2022

³⁶ [Mesurau atodol S6 | Trafnidiaeth Cymru \(tfw.wales\)](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
Allyriadau Carbon	<ul style="list-style-type: none"> Mae trafniadaeth yn cael effaith sylweddol ar yr amgylchedd, iechyd dynol, natur ac ecosystemau drwy allyriadau nwyon tŷ gwydr, colli cynefinoedd, aer, sŵn a llygredd golau. Yng Nghanolbarth Cymru, bydd y defnydd o gerbydau allyriadau isel iawn yn bwysig wrth weithio tuag at sero net ac amlygwyd potensial cerbydau trydan, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Er gwaethaf y nifer gymharol uchel o wefrwyr cerbydau trydan o'i gymharu â rhanbarthau eraill Cymru, mae'r duedd yng Nghanolbarth Cymru i ddewis cerbydau trydan mwy fforddiadwy (oherwydd incwm is) gydag ystod pellter is yn golygu bod angen mwy o bresenoldeb seilwaith gwefru i gefnogi hyn. Bydd datblygu rhwydwaith cynhwysfawr o bwyntiau gwefru cerbydau trydan yn hanfodol i gynyddu'r nifer sy'n defnyddio cerbydau trydan. Bydd targedau cenedlaethol ar gyfer lleihau carbon a newid moddol yn creu cyfleoedd a mwy o ysgogiad tuag at ddatgarboneiddio trafniadaeth. Mae'r lefelau presennol o weithio gartref yng Nghanolbarth Cymru yn uwch na tharged Llywodraeth Cymru o 30%. 	<ul style="list-style-type: none"> Daeth tua 16% o allyriadau nwyon tŷ gwydr yn 2021 ym Mhowys a Cheredigion o drafnidiaeth.³⁸ Dim ond 1% o gerbydau yn y rhanbarth sy'n drydanol yn unig. Mae gan Geredigion 124 o ddyfeisiau gwefru sydd ar gael i'r cyhoedd ar gyfer cerbydau trydan ac mae gan Bowys 114.³⁹ Ar draws Canolbarth Cymru mae 234 o bwyntiau gwefru cerbydau trydan sydd ar gael i'r cyhoedd. O ran dyfeisiau gwefru fesul 100,000 o'r boblogaeth, mae Ceredigion â 175.5 ac mae gan Bowys 85.4. O'r holl Awdurdodau Lleol yng Nghymru, Ceredigion sydd â'r nifer uchaf o wefrwyr fesul 100,000 o'r boblogaeth. Mae 37.5% o'r gweithlu yng Nghanolbarth Cymru fel arfer yn gweithio o bell, sy'n uwch na ffigwr Cymru o 33.9%.⁴⁰ Dim ond 53.6% o adeiladau yng Nghanolbarth Cymru sydd â gwasanaethau 4G gan y pedwar gweithredwr o'i gymharu â 73% yng Nghymru.⁴¹

³⁸ Powys: Cynllun Ynni Ardal Leol a Cheredigion: Cynllun Ynni Ardal Leol, 2024 - % yn cynnwys yr awdurdod lleol Ffyrdd A ac isffyrdd, ond nid cefnffyrdd.

³⁹ [Mesur allweddol S10 | Trafnidiaeth Cymru \(tfw.wales\)](#)

⁴⁰ [Mesur allweddol M5 | Trafnidiaeth Cymru \(tfw.wales\)](#)

⁴¹ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, tt.15

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none"> Mae lefelau cysylltedd digidol a signal ffonau symudol yng Nghanolbarth Cymru ar hyn o bryd ar ei hôl hi o rannau eraill o Gymru a'r DU.³⁷ Mae cyfle i leihau'r angen i deithio serch hynny drwy ddatblygu hybiau/canolfannau gwasanaethau gwledig. 	
Cydnerthedd y Rhwydwaith Trafnidiaeth	<ul style="list-style-type: none"> Mae mwy o risgiau i wytnwch y rhwydwaith trafndiaeth oherwydd effeithiau newid yn yr hinsawdd gan gynnwys lifogydd. Gall eithafion tywydd gael effaith fawr ar seilwaith trafndiaeth y rhanbarth o ran gwasanaethau wedi'u canslo a difrod gan lifogydd neu dirlithriadau, ac mae problemau oherwydd tywydd garw yn debygol o waethgu yn y dyfodol. Gall cau ffyrdd, digwyddiadau neu waith ffordd gael effaith sylweddol oherwydd natur y rhwydwaith ffyrdd lleol (llwybrau cerbydau un lôn, cyfleoedd gwael ar gyfer manau pasio, a gwyradau hir iawn yn aml). Y rhwydwaith priffyrdd lleol yn aml yw'r llwybr amgen ar gyfer llawer o'r gefnffyrdd yn y rhanbarth. Mae digwyddiadau neu gau ffyrdd ar yr SRN yn aml yn arwain at ddargyfeirio traffig ar ffyrdd lleol. Mae hyn yn achosi oedi ar deithiau i drafndiaeth gyhoeddus, cludo nwyddau a thwristiaeth, a all gael sgil-ffaith ar economi Canolbarth Cymru. 	<ul style="list-style-type: none"> Yng Nghanolbarth Cymru, mae gan Bowys gyfran uwch o'r rhwydwaith ffyrdd lleol sydd mewn perygl o lifogydd na Cheredigion. Mae Asesiad Llesiant Ceredigion yn tynnu sylw at '<i>Mae rhwydweithiau ffyrdd o ansawdd uchel yn allweddol i alluogi cymunedau sydd wedi'u cysylltu'n dda, maent yn darparu mynediad at wasanaethau, cyflogaeth, hyfforddiant a hamdden</i>'.⁴² Mae Asesiad Llesiant Powys yn tynnu sylw at "<i>natur wledig Powys, yn enwedig y rhwydwaith ffyrdd gwael a'r boblogaeth fras, yn ei gwneud hi'n her denu buddsoddiad a busnesau ar raddfa fawr. Gall y cynnydd mewn busnes digidol fod o fudd i Bowys</i>".⁴³

³⁷ Gweledigaeth ar gyfer Tyfu Canolbarth Cymru – Cynllun Economaidd Strategol a Map Ffordd y Fargen Twf, Mai 2020, tt.15

⁴² Asesiad Ceredigion o Les Lleol, Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Ceredigion, 2022, tt. 120

⁴³ Asesiad Llesiant – Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Powys, Mawrth 2022, tt. 107

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none"> Codwyd pwysigrwydd cynnal a chadw'r ased priffyrdd yn barhaus, yn ogystal â gwella safon y rhwydwaith priffyrdd yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid. Mae materion o'r fath hefyd yn cael eu hamlygu yng Nghynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd Awdurdodau Lleol. 	
Diogelwch ar y Ffyrdd	<ul style="list-style-type: none"> Powys oedd â'r nifer uchaf o wrthdrawiadau ffordd KSI (a laddwyd neu eu hanafu'n ddifrifol) yn 2022 allan o holl awdurdodau lleol Cymru.⁴⁴ Codwyd effaith digwyddiadau diogelwch ar y ffyrdd ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid, o ran cau ffyrdd, dargyfeirio traffig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, ffyrdd un lôn, cyfleoedd gwael ar gyfer manau pasio a gwyradau hir. Mae diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig y rhwydwaith priffyrdd gwledig fel ffyrdd cul a diffyg llwybrau troed yn debygol o ddylanwadu ar ddewisiadau teithio mewn ardaloedd gwledig ac yn ffactor cyfyngol ar lefelau cerdded a beicio. Gall cyflwr gwael y rhwydwaith priffyrdd gael effaith ar ddiogelwch. Codwyd pwysigrwydd rhwydwaith priffyrdd a gynhelir yn dda o safbwynt diogelwch ffyrdd a gwynwch yn ystod ymgysylltiad â rhanddeiliaid. 	<ul style="list-style-type: none"> Roedd gwrthdrawiadau angheuol neu ddifrifol (addaswyd) yn 2022 ar gyfer Ceredigion yn 54 a 133 ym Mhowys.⁴⁵ Mae canran y ffyrdd A sydd mewn cyflwr gwael yng Nghanolbarth Cymru wedi cynyddu rhwng 2016-17 a 2018-19. Mae Powys wedi gweld cynnydd o 0.3% ac mae Ceredigion wedi gweld cynnydd ychydig yn fwy o 0.5%. O fewn Canolbarth Cymru, mae gan Geredigion gyfran uwch o ffyrdd A mewn cyflwr gwael. Rhwng 2018-19, roedd 4.7% o'r awdurdod lleol A ffyrdd yng Ngheredigion mewn cyflwr gwael.

⁴⁴ [Damweiniau ffordd a gofnodwyd yn ôl difrifoldeb ac arwynebedd \(llyw.cymru\)](#)

⁴⁵ [ras0403.ods \(live.com\)](#)

Heriau Rhanbarthol	Materion a chyfleoedd allweddol	Tystiolaeth ranbarthol
	<ul style="list-style-type: none">• Bydd y grant referniw diogelwch ffyrdd yn helpu i wella diogelwch ar y ffyrdd i bob defnyddiwr trwy ddarparu mentrau addysg a hyfforddiant i grwpiau risg uchel a bregus.	

4 GWELEDIGAETH AC AMCANION

4.1.1 Mae'r materion a'r cyfleoedd a nodwyd yn yr Achos dros Newid wedi llywio'n uniongyrchol ddatblygiad gweledigaeth ac amcanion CTRhCC. Mae'r rhain yn nodi'r hyn y mae'r CTRhCC yn anelu i'w gyflawni, er mwyn mynd i'r afael â'r materion a nodwyd, yn ogystal â blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd. Mae'r weledigaeth a'r amcanion hefyd wedi cael eu llywio gan adborth rhanddeiliaid a dderbyniwyd drwy weithgareddau ymgysylltu.

4.1.2 Y weledigaeth hirdymor ar gyfer CTRhCC⁴⁶ yw:

"System drafnidiaeth wledig, hygyrch, carbon isel, effeithlon a chysylltiedig sy'n cefnogi twf economaidd cynaliadwy, cymunedau llewyrchus a diwylliant bywiog o fewn rhanbarth unigryw Canolbarth Cymru."

4.1.3 Amcanion CTRhCC sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau yw:

- Gwella **mynediad i bawb** i gyflogaeth, addysg, gofal iechyd, a gwasanaethau allweddol eraill, gan gynnwys mynediad i feysydd hamdden (megis Parciau Cenedlaethol) a gwell cysylltiadau rhwng cymunedau, sy'n cydnabod pwysigrwydd hygyrchedd i gynhwysiant cymdeithasol a chysylltiad cymdeithasol.
- Galluogi, annog a gwneud yn hawdd i bobl **ddewis opsiynau trafndiaeth a theithio mwy cynaliadwy**, trwy gynyddu gwybodaeth, hyder, dewis, argaeledd, atyniad ac ymgysylltu â'r cyhoedd.
- Gwella **cysylltedd trafndiaeth strategol** o fewn a thu hwnt i Ganolbarth Cymru i gefnogi twf economaidd cynaliadwy, cludo nwyddau a thwristiaeth.
- I gyflawni **newid moddol** i dulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy.
- Cynyddu **lefelau cerdded, beicio ac olwyno** yng Nghanolbarth Cymru.
- Lleihau **effeithiau amgylcheddol trafndiaeth**, megis drwy leihau defnydd o danwydd ffosil, cynnydd yn y defnydd o gerbydau allyriadau isel iawn a gwell cysylltedd digidol.
- Gwella **gwydnwch, diogelwch a gwneud gwell defnydd** o'r system drafnidiaeth bresennol.
- Gwella **cyfnewidfa ac integreiddio** rhwng dulliau cynaliadwy o deithio o fewn cymunedau.

⁴⁶ Diffinnir y term 'hygyrch' yn Llwybr Newydd fel 'gwasanaethau trafndiaeth a seilwaith sy'n bodloni'r safonau polisi a rheoleiddio perthnasol ar gydraddoldeb, mynediad, hawliau dynol a'r Gymraeg, gan gydnabod y model cymdeithasol o anabledd'. Yng ngweledigaeth CTRhCC, mae'r term hygyrch yn ymgorffori hygyrchedd corfforol, cymdeithasol ac economaidd, e.e. fforddiadwyedd gwasanaethau trafndiaeth.

- 4.1.4 Mae CTRhCC yn nodi sut y bydd Llwybr Newydd yn cael ei ddarparu ar lefel ranbarthol. Felly, mae'n bwysig bod gweledigaeth ac amcanion y CTRhCC yn cyd-fynd yn agos â Llwybr Newydd i sicrhau bod CTRhCC yn bodloni'r blaenoriaethau strategol ar gyfer trafndiaeth yng Nghymru. Mae hefyd yn bwysig bod cysylltiad agos rhwng gweledigaeth ac amcanion CTRhCC â gweledigaeth ehangach ac amcanion llesiant Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru, fel y nodir yng Nghynllun Corfforaethol Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru 2023-2028. Mae asesiad o'r cysylltiadau rhwng amcanion CTRhCC, blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, ac amcanion llesiant Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru wedi'u cynnwys fel **Atodiad 5**.

5 RHYNGDDIBYNNIAETHAU A CHWMPAS CTRHCC

- 5.1.1 Dim ond rhan o'r darlun ar gyfer trafndiaeth yng Nghanolbarth Cymru y mae CTRhCC yn ffurfio rhan ohono ac ni ellir ei ddanfôn ar ei ben ei hun. Mae llwyddiant CTRhCC yn dibynnu nid yn unig ar gyflawni polisiâu a phrosiectau CTRhCC, ond ar bolisiâu a phrosiectau sy'n cael eu datblygu gan eraill, megis y rhai yn y NTDP a'r Cynlluniau Datblygu Rhanbarthol eraill yng Nghymru, datblygu Cynlluniau Datblygu Lleol a Chynlluniau Datblygu Strategol a chydweithio â sectorau eraill fel ceisiadau iechyd ac addysg a chyllid.
- 5.1.2 Bydd gweithredu ar y cyd ag eraill yn hanfodol i ddatblygu CTRhCC. Mae hyn yn cynnwys yr angen i weithio ar y cyd ac yn gyfannol i ddatblygu'r tri maes polisi sy'n gyfrifoldeb y CCSC Canolbarth Cymru – trafndiaeth, cynllunio strategol a lles economaidd, i ddatblygu'r Cynllun Datblygu Strategol sydd ar ddod ac i nodi llwybrau cyllido ar gyfer y polisiâu. Yn ehangach, mae'r polisiâu CTRhCC yn nodi'r angen i gydweithio ag ystod o bartneriaid gan gynnwys:
- Llywodraeth Cymru a TrC.
 - Partneriaid sector cyhoeddus a phreifat gan gynnwys y rhai mewn addysg, iechyd, twristiaeth, hamdden, cyflogwyr allweddol, gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus a'r diwydiant nwyddau.
 - Cymunedau lleol a sefydliadau cymunedol.
 - Y CGC eraill yng Nghymru ac awdurdodau lleol cyfagos yng Nghymru ac yn Lloegr i ddatblygu blaenoriaethau trawsffiniol.
 - Defnyddio partneriaethau presennol, megis Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru i barhau i ymgysylltu trawsffiniol rhwng Cymru a Lloegr.
 - Partneriaid trydydd sector, e.e. Sustrans, darparwyr trafndiaeth gymunedol, partneriaethau rheilffyrdd cymunedol.
- 5.1.3 Yn unol â chanllawiau CTRh Llywodraeth Cymru, mae'r rhestr o brosiectau RTDP ond yn cynnwys cynigion ar gyfer cynlluniau sydd o fewn cylch gwaith yr awdurdodau lleol ac nad yw'n cynnwys cynlluniau sy'n ymwneud â'r rhwydwaith rheilffyrdd neu'r SRN. Fodd bynnag, oherwydd pwysigrwydd cynlluniau o'r fath i gyflawni gweledigaeth ac amcanion CTRhCC, amlygwyd y cynigion ehangach hyn o fewn CTRhCC fel rhyngddibyniaethau ac fe'u hystyrir yn hanfodol i gyflawni Llwybr Newydd yn rhanbarth Canolbarth Cymru. Bydd angen darparu pecyn cyfannol o ymyriadau i gyflawni gweledigaeth ac amcanion CTRhCC, gan gynnwys y rhai ar rwydwaith Llywodraeth Cymru a fydd yn cynnwys gwelliannau i'r seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.
- Bydd gweithredu Llwybr Newydd yn llwyddiannus yn y rhanbarth a'r cynnydd tuag at gyflawni'r amcanion CTRhCC ond yn bosibl os caiff polisiâu a phrosiectau CTRhCC eu cyflawni ochr yn ochr â pholisiâu a phrosiectau trafndiaeth ehangach sy'n gyfrifoldeb i Lywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a TrC. CTRhCC a chyflawni gwelliannau rheilffordd yn rhanbarth Canolbarth Cymru.
 - Datblygu a darparu gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau rhanbarthol (gan gynnwys masnachfreinio bysiau yn y dyfodol).
 - Datblygu a chyflwyno gwelliannau teithio llesol ar yr SRN.
 - Datblygu a chyflawni gwelliannau strategol i'r ffyrdd.

5.1.4 Felly, mae Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru yn cefnogi prosiectau o fewn Canolbarth Cymru i wella'r rhwydwaith rheilffyrdd a'r rhwydwaith ffyrdd strategol, gan gynnwys gwelliannau teithio llesol ar hyd y rhwydwaith. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau a nodwyd yn rhaglen bum mlynedd NTDP sy'n cael eu datblygu gan Lywodraeth Cymru a phartneriaid ar lefel genedlaethol. Mae 'rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau' penodol sydd wedi'u cynnwys o fewn y NTDP sydd wedi'u lleoli yng Nghanolbarth Cymru wedi'u cynnwys yn **Tabl 5-1**. Mae hyn yn cynnwys y rhaglenni, y prosiectau a'r ymyriadau hynny sy'n cyfeirio'n benodol at leoliad yng Nghanolbarth Cymru. Nid yw **Tabl 5-1** yn cynnwys prosiectau y gwyddys eu bod wedi'u cwblhau yn y rhanbarth megis Pont Dyfi newydd yr A487.

Tabl 5-1 - Prosiectau o fewn yr NTDP sydd wedi'u lleoli yng Nghanolbarth Cymru

Cyfeirnod NTDP	Disgrifiad NTDP ac amserlenni
Rheilffordd 1	Rhaglen Mynediad i Bawb o fynediad am ddim cam, sy'n cynnwys Y Drenewydd yng Nghanolbarth Cymru. DS. Mae disgwyl i'r gwaith o adeiladu pont droed newydd gyda lifftiau i ddarparu llwybr hygyrch heb risiau rhwng platfformau gael eu cwblhau yn Haf 2024.
Rheilffordd 8	Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol ar linell Calon Cymru. ⁴⁷ Mae hyn yn cynnwys 1 trên y dydd (tpd) a 2 tpd ar gyfer rhan o'r llwybr (mae angen gwaith seilwaith gan Network Rail); Aberystwyth i'r Amwythig 4 tpd; a Machynlleth i Dywyn 2 tpd ar y Sul. Llinell Calon Cymru i gynnig 4 trên y dydd (tpd) ar gyfer y llwybr cyfan a dau weithfeydd byr bore. Bydd llinell Aberystwyth i'r Amwythig yn ennill un gwasanaeth ychwanegol rhwng 2026-2029, a bydd 3 tpd ychwanegol yn cael ei gyflwyno rhwng Mai a Medi. Yn y gaeaf, bydd un gwasanaeth ychwanegol hefyd rhwng 2026-2029. Y nifer cynyddol o gerbydau ar wasanaethau llinell HofW i ddarparu capasiti cludo ar gyfer beiciau i wella'r cyfleoedd ar gyfer mynediad i'r gwaith a hamdden.
Rheilffordd 10	Cyflwyno trenau Dosbarth 197 newydd ar draws Gogledd Cymru, Cambrian a'r Gororau erbyn 2025.
SBWW 7/ 8	Prosiect Bws Cell Danwydd Hydrogen TrawsCymru a T6 – Achos busnes amlinellol i'w weithredu.
SBWW 10	Cyswllt Trafnidiaeth Abertawe Aberystwyth – Datblygu'r achos dros newid a dewis opsiynau a dyluniad/pwerau amlinellol (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd). Datblygwyd hyn i Achos Busnes Llawn ar gyfer cyswllt hyfforddwy strategol Gogledd i Orllewin Cymru rhwng Caerfyrddin a De Caerfyrddin-Aberystwyth-Bangor fel rhan annatod o'r gwasanaeth rheilffyrdd.
SRN 5	Rhaglen Teithio Llesol Cefnffyrdd, gan gynnwys datblygu ymyriadau, yn amodol ar gyllid. Ymhlith y prosiectau yng Nghanolbarth Cymru mae'r A487 i'r gogledd o gynllun Teithio Llesol Aberystwyth (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd); A487 Aberteifi, cynllun Teithio

⁴⁷ Mae gostyngiadau arfaethedig i wasanaethau Llinell Calon Cymru o fis Rhagfyr 2024 o bump i bedwar gwasanaeth y dydd a chael gwared ar y ddau wasanaeth hwyr fin nos i Lanymdyfrfa a Llandrindod.

Cyfeirnod NTDP	Disgrifiad NTDP ac amserlenni
	Llesol Penparc; A483 Cynllun Teithio Llesol Llandrindod (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd).
SRN 6	Rhaglen Sifftiau Moddol Cefnffyrdd, gan gynnwys datblygu ymyriadau cynaliadwy ac wedi'u halinio'n strategol, yn amodol ar gyllid. Ymhlith y prosiectau yng Nghanolbarth Cymru mae: A487 Abergwaun i Aberteifi. Parhau â phroses WelTAG sy'n cyd-fynd â phrofion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd).
SRN 7	Rhaglen Diogelwch a Gwydnwch Cefnffyrdd, gan gynnwys datblygu ymyriadau, yn amodol ar gyllid (ac yn unol ag argymhellion y panel adolygu ffyrdd lle bo hynny'n berthnasol). A487 Dorglwyd Comins Coch; A40 Fferm Millbrook, Aberhonddu; A470 Caersws; A44 Llangurig i Aberystwyth (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd).
SRN 8	Cynllun trawsffiniol, h.y. yr A483 Pant i Lanymynech – Gweithio gyda Phrifyrdd Cenedlaethol i weld a yw cynigion y cynllun yn cyd-fynd â'r profion a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd (yn rhedeg y tu hwnt i gyfnod cynllun 5 mlynedd, wedi'i ariannu gan eraill).

5.1.5 Mae Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru hefyd yn cefnogi prosiectau ledled Cymru a nodwyd ar lefel genedlaethol (e.e. gan Lywodraeth Cymru a TrC) y gellir eu darparu yng Nghanolbarth Cymru neu fod o fudd iddynt, megis gwybodaeth amser real sydd ar ddod ar draws rhwydwaith TrawsCymru. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Camau gweithredu a nodir yn Bws Cymru a'r NTDP megis datblygu rhwydwaith o hybiau gwledig/cymunedol i weithredu fel cyfnewidfeydd ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gwledig/Ymatebol Galw/cludiant yn y gymuned a gwasanaethau bysiau prif ffrwd, gwell amserlen a gwybodaeth bysiau a datblygiad gwasanaeth TrawsCymru i gynnig gwasanaeth dim allyriadau sy'n darparu gwell integreiddio amlfoddol.
- Prosiectau NTDP i wella a symleiddio cynllunio a thocynnau teithio integredig trwy adolygu prisiau aml-foddol a chynnyrch tocynnau a datblygu atebion newydd sy'n cefnogi profiad teithio mwy di-dor, lansio Ap TrawsCymru newydd a datblygu Gwasanaeth Data Bysiau Cymru sy'n darparu gwybodaeth gadael bysiau amser real ledled Cymru.
- Cyflwyno prosiectau tocynnau integredig aml-weithredwr ac aml-foddol i ranbarth Canolbarth Cymru drwy adeiladu ar brosiectau peilot fel rheilffordd gyfun TrC a thocyn T1 TrawsCymru ar gyfer teithiau rhwng De Cymru ac Aberystwyth, a'r tocyn bws 1bws aml-weithredwr sydd ar gael ledled Gogledd Cymru.
- Datblygu cynlluniau gwella gorsafoedd ar gyfer y gorsafoedd rheilffordd mwyaf yn y rhanbarth.
- Blaenoriaethau cynllun bach Llwybr Newydd ar gyfer teithio llesol megis annog pob ysgol i gael cynllun teithio llesol, cyflwyno cynlluniau peilot i wneud defnydd o e-feiciau a beiciau e-gargo yn opsiwn fforddiadwy i fwy o unigolion a busnesau.
- Cyflwyno rhaglenni newid ymddygiadol NTDP fel ymgyrch newid ymddygiad ar gyfer teithio llesol a sefydlu rhaglen gymorth cynllun teithio.

- Cyflwyno ymyriadau gwefru cerbydau trydan NTDP fel codi tâl twristiaeth a chyrchfan, cyflwyno pwyntiau gwefru cerbydau trydan mewn safleoedd sector cyhoeddus a darparu safleoedd gwefru cyflym ar rwydwaith ffyrdd strategol.
- Blaenoriaethau cynllun bach Llwybr Newydd sy'n ymwneud â cherbydau allyriadau isel iawn megis sicrhau bod y seilwaith gofynnol ar waith i gefnogi'r newid i dacsis di-allyriadau.
- Datblygu a chyflwyno model clwb ceir trydan graddadwy sydd i'w sefydlu yng Nghanolbarth Cymru.
- Blaenoriaethau cynllun bach Llwybr Newydd sy'n ymwneud â chynnal a chadw, diogelwch a gwytnwch y rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd, gan gynnwys buddsoddi mewn cynlluniau i uwchraddio, gwella a diogelu'r rhwydwaith ffyrdd at y dyfodol, gweithio gyda Cyfoeth Naturiol Cymru i reoli effaith newid hinsawdd ar seilwaith ffyrdd trwy wella draenio dŵr wyneb a rheoli risgiau llifogydd a gwella gwytnwch seilwaith rheilffyrdd i lifogydd a thywydd eithafol.
- Ymchwilio i gyfleoedd i gyfnewid gwell rhwng beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus drwy weithredu cerbydau beicio ar linell Calon Cymru a chlodwyr beiciau ar fysiau.

5.1.6 Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi rhoi cipolwg ar y mathau o brosiectau y gellid eu cyflawni gan sectorau eraill a fyddai'n cael effaith gadarnhaol wrth weithio tuag at amcanion CTRh. Mae enghreifftiau o brosiectau o'r fath wedi'u cynnwys yn **Nhabl 5.2**.

Tabl 5-2 - Enghreifftiau o ymyriadau a fydd yn ddibynnol ar gydweithio

Enghreifftiau o bartneriaid allweddol	Enghraifft o ymyrraeth/cydweithio
Cyflogwyr allweddol	Annog parhau i weithio gartref yn y rhanbarth i sicrhau bod targed Llywodraeth Cymru o 30% ar gyfer gweithio gartref yn parhau i gael ei ragori yn y Canolbarth.
Sector preifat	Gwella cysylltedd digidol ar draws y rhanbarth i wella mynediad digidol a gwasanaethau ar-lein, gan ganolbwyntio ar feysydd sydd â chysylltiadau symudol a band eang gwael.
Cymunedau lleol/ sefydliadau cymunedol	Ymchwilio i botensial hyfforddiant dan arweiniad y gymuned a chefnogi mentrau i gynyddu hyder a darparu 'hyfforddiant teithio' wrth ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy a chyhoeddus fel y prosiect 'cyfeillion bysiau' yn Sir Benfro. Mae Llwenydd y Daith yn Ne-orllewin Cymru hefyd yn magu hyder mewn teithio ar y rheilffyrdd.
Ysgolion	Annog a chefnogi teithio cynaliadwy i blant, rhieni a staff drwy ddatblygu cynlluniau teithio llesol ac ysgolion.
Twristiaeth a hamdden (gan gynnwys Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol)	Hyrwyddo a chynyddu ymwybyddiaeth o opsiynau teithio cynaliadwy a manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd i gysylltu teithio cynaliadwy â gweithgareddau a phrofiadau twristiaeth ac ymwelwyr trwy leoli gwefru cerbydau trydan mewn cyrchfannau, darparu cymhellion ar gyfer teithio cynaliadwy, manteisio ar boblogrwydd cynyddol beicio hamdden, gan ddefnyddio menter WindowSeater ar reilffordd y Cambrian i annog teithio cynaliadwy i gael mynediad at atyniadau i ymwelwyr, rhoi cyhoeddusrwydd i'r dynodiad Lonely Planet o Linell Calon Cymru fel un o'r teithiau rheilffordd gorau yn Ewrop.
Cludo nwyddau	Cynnydd cyfleoedd datgarboneiddio cludo ffyrdd, technolegau ac arloesiadau, fel y rhai a nodwyd yn Adroddiad Trosolwg Datgarboneiddio Cludo Ffyrdd (2022).

6 POLISIÂU CTRHCC

- 6.1.1 Mae'r adran hon yn nodi'r polisiau CTRhCC a fydd yn galluogi rhanbarth Canolbarth Cymru i weithio tuag at gyflawni amcanion CTRhCC a'r weledigaeth hirdymor. Datblygwyd y polisiau yn unol â chanllawiau Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cymru a'u nod yw:
- Cyflawni gweledigaeth ac amcanion CTRhCC.
 - Gosodwch y fframwaith ar gyfer y prosiectau a'r rhaglenni yn yr RTDP sydd ar ddod.
 - Cefnogi gweledigaeth ac uchelgeisiau Llwybr Newydd, gyda phwyslais ar y tair blaenoriaeth tymor byr.
 - Cefnogi'r cynlluniau bach a'r llwybrau trawsbynciol yn Llwybr Newydd.
- 6.1.2 Mae **Tabl 66-11** i **Tabl 6-9** yn nodi sut mae pob polisi CTRhCC yn cysylltu â materion a chyfleoedd allweddol a'r ymyriadau posibl sy'n gysylltiedig â phob polisi. Datblygwyd y polisiau drwy adolygu cynlluniau a strategaethau presennol ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol a thrwy adborth a gafwyd gan weithgareddau ymgysylltu â rhanddeiliaid wrth ddatblygu CTRhCC. Cynhaliwyd dau weithdy i randdeiliaid i drafod datblygiad polisiau a phrosiectau yn benodol, ac roedd yr adborth a gafwyd yn amhrisiadwy i ddatblygiad CTRhCC.
- 6.1.3 Cynhaliwyd asesiad i nodi'r cysylltiadau rhwng polisiau CTRhCC ac uchelgeisiau llesiant Llwybr Newydd - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021). Mae hyn wedi'i gynnwys yn yr Arfarniad Lles Integredig (IWBA) cysylltiedig.
- 6.1.4 Mae'r polisiau'n canolbwyntio ar yr agweddau allweddol y mae CTRhCC am symud ymlaen i gyflawni ei amcanion a sicrhau bod Llwybr Newydd yn cael ei weithredu ar lefel ranbarthol. Dylid nodi bod pob polisi yn debygol o gyfrannu at fwy nag un amcan CTRhCC, ond mae'r tablau canlynol yn cysylltu'r polisiau â'r amcan yr ystyrir ei fod yn cael yr effaith fwyaf.
- 6.1.5 Bydd angen bwrw ymlaen â rhai o bolisiau CTRhCC drwy gydweithio ag eraill. Bydd Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru yn chwarae rhan bwysig wrth ddatblygu polisiau cydweithredol o'r fath ac wrth sicrhau bod anghenion trafndiaeth Canolbarth Cymru yn cael eu cydnabod yn llawn wrth ddatblygu polisiau a phrosiectau ehangach.
- 6.1.6 Dylid nodi bod y polisiau CTRhCC a nodir isod yn ddibynnol ar gyllid, a bydd cyflawni'r polisiau o fewn oes y Cynllun yn dibynnu ar lefel y cyllid sydd ar gael. Er enghraifft, mae rhai polisiau a phrosiectau yn ddibynnol ar gyllid cyfalaf (e.e. cynlluniau lle mae seilwaith newydd yn cael ei adeiladu) tra bod eraill yn ddibynnol ar fuddsoddiad refeniw (e.e. cynlluniau sy'n cynnwys cynnal a chadw'r rhwydwaith priffyrdd presennol neu'r rhai sy'n gofyn bod staff yn rhoi adnoddau i symud ymlaen).

6.2 POLISIÂU CYNLLUNIO DEFNYDD TIR

- 6.2.1 Mae cynlluniau a pholisiau datblygu'r dyfodol yn bwysig i lwyddiant cyffredinol CTRhCC a'r RTDP, megis drwy ddylanwadu ar ble mae datblygiad yn digwydd er mwyn sicrhau'r agosatrydd mwyaf posibl at drafndiaeth gyhoeddus a lleihau'r angen i deithio.
- 6.2.2 Mae cynrychiolwyr cynllunio ac adfywio economaidd defnydd tir wedi cymryd rhan lawn drwy gydol datblygiad CTRhCC trwy weithdai rhanddeiliaid a chyfarfodydd gweithgor. Mae'r ymgysylltiad hwn

wedi sicrhau cydweithio agos cyson wrth ddatblygu polisiâu a phrosiectau ac mae'n sicrhau bod cysylltiadau rhwng CTRhCC a chynllunio datblygu wedi cael eu hystyried ar bob cam.

Tabl 66-11 - Polisi Cynllunio Defnydd Tir

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
LUP1	Sicrhau bod polisiâu a phrosiectau CTRh sydd â goblygiadau cynllunio yn cael eu cynnwys yn natblygiad Cynlluniau Datblygu Lleol a'r Cynllun Datblygu Strategol, e.e. cynigion ar gyfer hybiau symudedd mewn gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd allweddol ochr yn ochr â chyfleoedd ehangach ar gyfer darparu gwasanaethau.	AMH	AMH
LUP2	Sicrhau bod penderfyniadau a wneir mewn perthynas â chynllunio defnydd tir, y CDLLau presennol ac arfaethedig a'r Cynllun Datblygu Strategol sydd ar ddod yn adlewyrchu amcanion y Cynllun Datblygu Gwledig, e.e. o ran newid moddol a theithio cynaliadwy, ond hefyd lleihau'r angen i deithio a sicrhau bod datblygiadau newydd yn hygyrch drwy drafnidiaeth gynaliadwy.	AMH	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno Gwelliannau trafnidiaeth gyhoeddus
LUP3	Sicrhau bod pob datblygiad newydd, gan gynnwys cyfleusterau ysgol ac iechyd newydd, yn cynllunio ar gyfer cerdded a beicio o'r cychwyn cyntaf a chyfrannu at ddarparu peiriannau ATNMs.	Mae natur wledig y rhanbarth, ynghyd ag argaeledd trafnidiaeth gyhoeddus cyfyngedig, yn golygu bod mynediad at wasanaethau, gan gynnwys addysg ac iechyd, yn gyfyngedig ac yn effeithio'n anghymesur ar grwpiau penodol.	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno
LUP4	Ceisio gwella ansawdd lle, gwarchod a gwella'r amgylchedd naturiol, adeiledig a hanesyddol, (e.e. trwy egwyddorion Siarter Creu Lleoedd Cymru) a chefnogi unrhyw gynlluniau adfywio ehangach yng nghanol y dref, wrth ddatblygu prosiectau trafnidiaeth.	AMH	AMH
LUP5	Cefnogi polisiâu cynllunio a datblygu economaidd defnydd tir ehangach sy'n cael effaith gadarnhaol ar leihau'r angen i deithio, e.e. sicrhau bod gwasanaethau newydd wedi'u lleoli'n agos at ble mae pobl yn byw; Potensial ar gyfer hybiau symudedd hawdd eu cyrchu i ymgorffori	AMH	AMH

	gwasanaethau lleol, canolfannau busnesau bach a mannau cyd-weithio.		
--	---	--	--

6.3 POLISI'AU HYGyrCHEDD

- 6.3.1 Amcan hygyrchedd CTRhCC yw 'Gwella **Mynediad i bawb** cyflogaeth, addysg, gofal iechyd, a gwasanaethau allweddol eraill, gan gynnwys mynediad i feysydd hamdden (megis Parciau Cenedlaethol) a gwell cysylltiadau rhwng cymunedau, sy'n cydnabod pwysigrwydd hygyrchedd i gynhwysiant cymdeithasol a cysylltiad cymdeithasol.' Mae **Tabl 6-2** yn nodi'r polisiau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan hygyrchedd.
- 6.3.2 Y rhan fwyaf o'r polisiau yn **Tabl 6-2** torri ar draws pob dull trafndiaeth, fel y mae drwy welliannau aml-foddol a rhyng-gysylltiedig i drafndiaeth y bydd y manteision mwyaf i hygyrchedd ar gyfer pob defnyddiwr yn cael eu cyflawni. Nodwedd allweddol o'r polisiau hygyrchedd yw pwysigrwydd gweithredu ar y cyd â sectorau a darparwyr gwasanaethau eraill i sicrhau bod datblygu a darparu gwelliannau trafndiaeth yn addas i'r diben o ran y defnyddiwr terfynol.
- 6.3.3 Mae polisiau i wella trafndiaeth gymunedol a'r ddarpariaeth trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw yn cael eu cynnwys yn **Tabl 6-2** Gan fod gan y rhain rôl allweddol o ran gwella mynediad, yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig na fydd gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus confensiynol yn eu gwasanaethu.

Tabl 6-2 - Polisiau hygyrchedd*

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Acc1	Gwella mynediad at wasanaethau allweddol a chyflogaeth drwy drafndiaeth gynaliadwy a sicrhau bod hygyrchedd wedi'i gynllunio fel rhan o ddarparu gwasanaethau, e.e. ymchwilio i botensial ar gyfer darpariaeth drafndiaeth integredig 'gwasanaethau cyfun'; mwy o argaeledd gwasanaethau symudol i ardaloedd gwledig; cymhellion ar gyfer rhannu ceir yn y gweithle; Benthyciadau e-feic.	Gall diffyg opsiynau teithio cynaliadwy arwain at broblemau wrth gael mynediad at wasanaethau allweddol, megis cyflogaeth a chyfleoedd addysg, i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar.	Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau Cysylltiadau cerdded a beicio Cynllunio teithio Clybiau ceir
Acc2	Gwella hygyrchedd a chysylltedd rhwng cymunedau gwledig a gwasanaethau yn y ganolfan dref/gwasanaeth agosaf (gan gynnwys gwasanaethau allweddol y tu allan i'r rhanbarth) gan ganolbwyntio ar ddulliau trafndiaeth gynaliadwy, hy hwb a dull siarad o ddarparu trafndiaeth gynaliadwy.	Mae prif drefi'r rhanbarth yn ganolfannau gwasanaeth pwysig i'r cymunedau cyfagos ac mae gallu cymunedau i gael mynediad at wasanaethau allweddol yn bwysig wrth ddiogelu a gwella lles cymdeithasol, economaidd a diwylliannol y rhai sy'n byw yng Nghanolbarth Cymru.	Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau Cysylltiadau cerdded a beicio

Acc3	Gweithio gyda phartneriaid yn y sector iechyd i wella mynediad at wasanaethau allweddol drwy drafndiaeth gynaliadwy (gan gynnwys gwasanaethau trawsffiniol) a sicrhau bod hygyrchedd wedi'i gynllunio fel rhan o ddarparu gwasanaethau, e.e. gwell cyfeirio/cyngor am opsiynau trafndiaeth sydd ar gael i apwyntiadau iechyd; ymchwilio i'r opsiynau ar gyfer ehangu'r ddarpariaeth drafndiaeth bresennol megis y Gwasanaeth Cludiant Cleifion Difrys (NEPTS) a chynlluniau Car Cymunedol ym Mhowys sy'n darparu cludiant i apwyntiadau iechyd.	Yn aml, mae'n ofynnol i drigolion Canolbarth Cymru deithio allan o'r ardal i gael mynediad at gyfleusterau allweddol, fel ysbytai ac addysg, ac roedd anawsterau wrth gael mynediad i apwyntiadau ysbyty yn broblem a godwyd gan randdeiliaid.	Cludiant Cleifion Difrys Cynlluniau Ceir Cymunedol
Acc4	Gwella mynediad i ardaloedd hamdden (gan gynnwys Parciau Cenedlaethol) drwy drafndiaeth gynaliadwy, e.e. ymchwilio i'r potensial i ehangu gwasanaethau presennol megis y gwasanaeth trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw sy'n rhedeg 3 diwrnod yr wythnos rhwng Llandrindod a Chwm Elan.	Mae twristiaeth yn dibynnu ar gysylltedd da a hygyrchedd i ymwelwyr a gall materion sy'n gysylltiedig â chysylltiadau trafndiaeth i ac o fewn Canolbarth Cymru fod yn rhwstr i gynyddu twf twristiaeth.	Gwasanaethau DRT Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau Cysylltiadau cerdded a beicio
Acc5	Datblygu a gweithredu gwasanaethau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw digidol (DRT) mewn cymunedau gwledig sy'n diwallu anghenion lleol ac sy'n cael eu hintegreiddio a'u cydlynu gyda'r rhwydwaith bysiau ehangach, e.e. ehangu posib gwasanaeth Flecsi TrC i Ganolbarth Cymru.	Mae opsiynau trafndiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig neu ddim yn bodoli oherwydd natur wledig y rhanbarth, patrwm anheddu gwasgareddig, a chyrhaeddiad cyfyngedig y rhwydwaith rheilffyrdd a bysiau. Mae hyn yn arwain at lefelau isel o ddefnydd trafndiaeth gyhoeddus.	Gwasanaethau DRT
Acc6	Cefnogi, datblygu ac ehangu gwasanaethau trafndiaeth gymunedol mewn ardaloedd gwledig sy'n diwallu anghenion lleol, e.e. adeiladu ar wasanaethau cymunedol presennol megis Dolen Teifi yng Ngheredigion a chynlluniau Car Cymunedol a Dial a Theithio ym Mhowys; gweithio gyda'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol a gweithredwyr i gynnal archwiliad i nodi blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi a datblygu pellach.	Ar draws Canolbarth Cymru prin yw'r argaeledd trafndiaeth gyhoeddus i lawer o gymunedau llai, gydag anghysondeb rhwng cysylltiadau bysiau â'r prif drefi yng Nghanolbarth Cymru ac i drefi ac aneddiadau llai, llai poblog. Mae gwasanaethau cludiant cymunedol yn gweithredu yn y rhanbarth sy'n darparu cludiant hanfodol i'r rhai nad ydynt yn gallu cael mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.	Gwasanaethau cludiant cymunedol

*Mae'r amcan hygyrchedd wedi'i gysylltu'n agos â pholisïau eraill sy'n ymwneud â thrafndiaeth gyhoeddus (Tabl 6-4 a Tabl 6-9) a mynediad cerdded a beicio (Tabl 6-6).

6.4 POLISIÂU NEWID YMDDYGIAD

- 6.4.1 Amcan newid ymddygiad CTRhCC yw '*Galluogi, annog a gwneud hi'n hawdd i bobl Dewiswch opsiynau trafndiaeth a theithio mwy cynaliadwy, trwy gynyddu gwybodaeth, hyder, dewis, argaeledd, atyniad, ac ymgysylltu â'r cyhoedd*'. Mae **Tabl 6-3** yn nodi polisiau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan newid ymddygiad.
- 6.4.2 Bydd polisiau newid ymddygiad sy'n ceisio galluogi ac annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy carbon isel yn fwy aml yn bwysig er mwyn sicrhau bod gwelliannau ehangach i'r system drafnidiaeth yn cael yr effaith a ddymunir o ran cynyddu'r defnydd o ddulliau cynaliadwy. Bydd gweithredu ar y cyd gydag ystod o bartneriaid yn allweddol i ddatblygu a chyflwyno mentrau sy'n targedu amrywiaeth o foddau, teithiau a chynulleidfaoedd trafndiaeth.
- 6.4.3 Nid yw un maint yn gweddu i bawb o ran annog newid ymddygiad a bydd cynnwys y gymuned a gwybodaeth leol wrth ddatblygu a chyflwyno mentrau yn arbennig o bwysig. Hefyd yn bwysig fydd yr angen i sicrhau bod mentrau yn cydnabod yr heriau nodedig sy'n wynebu cymunedau gwledig wrth newid i drafnidiaeth gynaliadwy a bod effeithiau cadarnhaol newidiadau bach mewn dewisiadau teithio yn cael eu cydnabod a'u gwobrwyo. Bydd cyllid yn ffactor pwysig mewn mentrau o'r fath, er mwyn sicrhau bod prosiectau'n gynaliadwy ac yn gallu cael eu cyflawni'n barhaus.

Tabl 6-3 - Polisiau Newid Ymddygiad

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Beh1	Parhau i gyflawni mentrau addysg diogelwch ar y ffyrdd, e.e. datblygu ymgyrchoedd addysgol ar wella diogelwch ar ffyrdd gwledig; cefnogaeth ar gyfer hyfforddiant beicio a hyfforddiant sgwter; Mentrau diogelwch ar y ffyrdd ysgol.	Powys oedd â'r nifer uchaf o wrthdrawiadau ffordd KSI (a laddwyd neu eu hanafu'n ddifrifol) yn 2022 allan o holl awdurdodau lleol Cymru. Mae digwyddiadau diogelwch ar y ffyrdd yn achosi cau ffyrdd a dargyfeirio traffig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.	Hyfforddiant beicio Ymgyrchoedd diogelwch ar y ffyrdd
Beh2	Sicrhau bod polisiau CTRhCC a phrosiectau RTDP sy'n gwella gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth gynaliadwy yn cyd-fynd â mesurau cyhoedduswydd, hyrwyddo a newid ymddygiad meddalach sy'n benodol i nodweddion gwledig y rhanbarth, e.e. ymgyrchoedd hyrwyddo, codi ymwybyddiaeth, mentrau hyfforddi.	AMH	Cynllunio teithio Ymgyrchoedd trafndiaeth gynaliadwy Hyfforddiant trafndiaeth gynaliadwy
Beh3	Sicrhau bod ymgysylltu â'r gymuned ar flaen y gad o ran datblygu a dylunio gwasanaethau, mentrau a chynlluniau trafndiaeth newydd.	AMH	AMH
Beh4	Hyrwyddo cynlluniau teithio sefydliadol a datblygu mentrau newid ymddygiad sy'n cysylltu â chyflogwyr allweddol, e.e. annog 10 munud olaf taith i fod yn	Mae gan gymunedau gwledig lai o opsiynau teithio ar gyfer cyrchu	Cynllunio teithio Mentrau rhannu ceir/ymgyrchoedd

	egniol; hyrwyddo rhannu ceir yn y gweithle; cynllunio teithio personol; cynlluniau aberthu cyflog ar gyfer cerbydau trydan a phrynu beiciau; Lansio a hyrwyddo Siarter Teithio Iach Rhanbarthol Canolbarth a Gorllewin Cymru, sy'n ymrwymo sefydliadau i gefnogi mentrau teithio cynaliadwy.	ardaloedd allweddol, fel cyflogaeth. Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae gan wasanaethau bysiau gyrhaeddiad cyfyngedig gyda'r mwyafrif o bobl yn byw ymhellach na cherdded pellter o safle bws. Yn aml, nid oes gan wasanaethau ddarpariaeth gyda'r nos ac ar benwythnosau Mae'r seilwaith teithio llesol yn adlewyrchu natur wledig y rhanbarth gan fod y rhwydwaith teithio llesol wedi'i ganoli o amgylch y prif drefi. Y tu allan i'r ardaloedd hyn, mae diffyg seilwaith addas ar gyfer cerdded, olwyno neu feicio	
Beh5	Ymchwilio i'r potensial ar gyfer prosiect newid ymddygiad peilot yn y rhanbarth. Gallai enghraifft fod potensial prosiect arddangos siop un stop ar gyfer cerdded a beicio, e.e. mae prosiect Momentwm yng Nghasnewydd yn dod â hyfforddiant beicio, sesiynau cynnal a chadw beiciau, ymgysylltu â chyflogwyr a storio beiciau.	Mae'r rhwydwaith teithio llesol yng Nghanolbarth Cymru yn gyfyngedig ac nid oes ganddo ddwysedd na chysylltedd. Mae natur wledig y rhwydwaith priffyrdd hefyd yn golygu bod diffyg darpariaeth llwybrau troed mewn sawl rhan a chyflymder traffig cymharol uchel.	Cerdded, beicio ac olwyno

6.5 POLISIŌU CYSYLLTEDD STRATEGOL

- 6.5.1 Amcan CTRhCC yw '*Gwella cysylltedd trafniadaeth strategol o fewn a thu hwnt i Ganolbarth Cymru i gefnogi twf economaidd cynaliadwy, cludo nwyddau a thwristiaeth.*' Mae **Tabl 6-4** yn nodi polisiau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan cysylltedd strategol. Mae'r polisiau'n canolbwyntio ar yr angen am welliannau i'r rhwydwaith rheilffyrdd a'r rhwydwaith ffyrdd strategol i wella cysylltedd trafniadaeth strategol o fewn, i ac o Ganolbarth Cymru. Mae pwysigrwydd cysylltedd yng Nghymru a chysylltedd traws-ffiniol i Loegr hefyd yn cael ei amlygu.
- 6.5.2 Mae'r angen i CTRhCC ganolbwyntio ar nwyddau a symud nwyddau yn cael ei amlygu gan y polisiau cysylltedd strategol a phwysleisiwyd hyn yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid. Amlygodd rhanddeiliaid yr heriau a'r cyfleoedd a gynigir gan nwyddau mawr a nwyddau parseli bach mewn ymdrechion tuag at ddatgarboneiddio a newid moddol.
- 6.5.3 Mae'r polisiau hefyd yn ystyried cysylltedd ag atyniadau twristaidd ac ymwelwyr yn y rhanbarth a chyfleoedd posibl ar gyfer cynyddu opsiynau teithio cynaliadwy i'r rhai sy'n ymweld â Chanolbarth Cymru. Byddai gwelliannau o'r fath nid yn unig o fudd i ymwelwyr, ond hefyd i gymunedau lleol drwy wella mynediad at hamdden a hamdden, yn ogystal â chyfleoedd cyflogaeth posibl yn y sector twristiaeth.

Tabl 6-4 - Polisiau Cysylltedd Strategol

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
------------	--------	--	------------------

<p>Conn1</p>	<p>Cefnogi TrC a phartneriaid i ddatblygu'r achos busnes dros fuddsoddi yn y rhwydwaith rheilffyrdd yn y rhanbarth, e.e. gwelliannau i'r gwasanaeth rheilffyrdd fel amllder, ansawdd, dibynadwyedd, cysur a fforddiadwyedd gwasanaethau rheilffyrdd.</p>	<p>Mae'r ddarpariaeth rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru yn gyfyngedig o ran cyrhaeddiad y rhwydwaith ac amllder gwasanaethau. Ymhlith y ffactorau sy'n effeithio ar nawdd rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru, mae argaeledd gwasanaethau, hygyrchedd, cyrhaeddiad mewn ardal wledig, a fforddiadwyedd. Mae cau'r rheilffyrdd hefyd yn effeithio ar y ffaith bod y rheilffyrdd yn cau oherwydd gwaith peirianyddol, ynghyd â gwasanaethau nad ydynt yn diwallu anghenion y cymunedau y maent yn eu gwasanaethu.</p>	<p>Gwelliannau rheilffordd (NWR a TrC)</p>
<p>Conn2</p>	<p>Gweithio gyda TrC i sicrhau cyllid buddsoddi a datblygu ar gyfer Prif Reilffordd y Cambrian, fel y nodwyd ar lif cynlluniau Bwrdd Rheilffordd Cymru (Tranche 2), e.e. lleihau amseroedd teithio, cynyddu amleddau, gwella dibynadwyedd.</p>	<p>Mae gan y rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru amledd gwasanaeth isel, cyflymder llinell araf, ac mae gwasanaethau uniongyrchol cyfyngedig i ddinasoedd mawr y DU a'r unig wasanaeth rheolaidd yw'r gwasanaeth dwy awr o Aberystwyth i Birmingham International ar hyd Rheilffordd y Cambrian, gyda gorsafoedd ychwanegol yn aros yn nhrefi allweddol Canolbarth Cymru yn y Trallwng, y Drenwydd a Machynlleth.</p>	<p>Gwelliannau rheilffordd (NWR a TrC)</p>
<p>Conn3</p>	<p>Parhau i gefnogi cynigion ar gyfer gwelliannau coridor rheilffordd strategol sy'n gwella cysylltedd o fewn ac i Ganolbarth Cymru, e.e. gwelliannau cyflymder lein ar Reilffordd y Cambrian; gwasanaeth llawn yr awr ar Lein y Cambrian i Birmingham International; pumed gwasanaeth dyddiol ar Reilffordd Calon Cymru; ymestyn Rheilffordd Calon Cymru a dewis gwasanaethau Prif Reilffordd y Cambrian i Crewe ar gyfer cysylltedd â Maes Awyr HS2/ Manceinion; a chefnogaeth Ymrwymiad Strategaeth Gorfforaethol Cyngor Sir Ceredigion 2022-27 i 'eirioli'n gryf dros gyswllt rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin'.</p>	<p>Mae argaeledd gwasanaethau, hygyrchedd ac amllder gwasanaethau yn effeithio ar nawdd rheilffyrdd yng Nghanolbarth Cymru.</p>	<p>Gwelliannau rheilffordd (NWR a TrC)</p>
<p>Conn4</p>	<p>Gweithio gyda TrC i wella gwasanaethau TrawsCymru strategol ymhellach ar lwybrau strategol</p>	<p>Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae gan wasanaethau bysiau</p>	<p>Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau</p>

	allweddol ledled Canolbarth Cymru i ategu gwelliannau i'r rhwydwaith rheilffyrdd.	gyrhaeddiad cyfyngedig gyda'r mwyafrif o bobl yn byw ymhellach na cherdded pellter o safle bws. Yn aml, nid oes gan wasanaethau ddarpariaeth gyda'r nos ac ar benwythnosau. Nid oes gan lawer o orsafoedd rheilffordd yng Nghanolbarth Cymru y cyfleusterau i gyfnewid rhwng dulliau teithio.	
Conn5	Gwella rhwydwaith ffyrdd y sir er budd cysylltedd strategol trwy dulliau cynaliadwy.	Yn aml, mae gan y rhwydwaith priffyrdd gwledig ddiffyg darpariaeth troedffordd a chyflymder traffig cymharol uchel, sy'n golygu bod opsiynau cyfyngedig ar gyfer cerdded, beicio ac olwyno ar gyfer cysylltiadau strategol.	Gwelliannau seilwaith priffyrdd Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno Gwelliannau seilwaith bysiau
Conn6	Cefnogi ymgysylltiad trawsffiniol parhaus â'r Cydbwyllgorau Corfforedig eraill ac Awdurdodau Lleol cyfagos yng Nghymru a Lloegr i hyrwyddo dulliau cydweithredol a sicrhau bod cynlluniau a fydd yn gwella cysylltedd strategol, trawsffiniol yn cael eu datblygu, e.e. Toll yr A458/A483, A5, a'r M54/M6; Argymhellion cynnydd o fewn Astudiaeth Trawsffiniol Canolbarth Cymru a Swydd Amwythig.	Mae pobl a chadwyni cyflenwi yn aml yn dibynnu ar gysylltiadau strategol â rhanbarthau eraill o Gymru ac i Loegr, yn enwedig Swydd Amwythig a Swydd Henffordd.	AMH
Conn7	Gweithio gydag Awdurdodau Lleol y Gororau i fwrw ymlaen ag argymhellion Strategaeth Nwyddau y Gororau a Chanolbarth Cymru, e.e. ymyriadau sy'n ymwneud â chynnal a rheoli priffyrdd (e.e. datblygu Rhwydwaith Llwybrau Nwyddau, arwyddion, adolygiad o ddarpariaeth parcio cerbydau nwyddau trwm); gwelliannau priffyrdd; cynllunio a rheoleiddio; cludo nwyddau rheilffordd; lledaenu a chysylltu; Ymgyrchoedd cyfathrebu ac arwyddion i yrwyr cerbydau sy'n symud yn araf.	Mae'r rhan fwyaf o symudiadau cludo nwyddau yng Nghanolbarth Cymru yn ddibynnol ar drafnidiaeth cludo nwyddau ar y ffyrdd, gan ddangos pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd mewn nwyddau.	Gwelliannau cynnal a chadw priffyrdd
Conn8	Cefnogi TrC a NWR i ymchwilio i gyfleoedd cludo nwyddau rheilffyrdd, fel y rhai a argymhellir yn Strategaeth Nwyddau y Gororau a'r Canolbarth, e.e. cynnal astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer 'trên archfarchnad'; nodi'r seilwaith sydd ei angen i alluogi newid modol i gludo nwyddau rheilffyrdd.	Mae cludo nwyddau yn dibynnu ar y rhwydwaith ffyrdd sy'n wynebu heriau fel dibynadwyedd amser teithio gwael, llwybrau dargyfeiriol hir ac ychydig o gyfleoedd i basio pwyntiau. Mae hyn yn dangos yr angen i ddod o	Gwelliannau seilwaith cludo nwyddau

		hyd i gyfleoedd amgen ar gyfer symud nwyddau.	
Conn9	Cefnogi ymyriadau cludo nwyddau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, e.e. sicrhau bod datblygiadau seilwaith y dyfodol yn cynnwys darpariaeth ar gyfer cludo nwyddau a gofynion logisteg, megis cyfleusterau parcio, mynediad at gyfleusterau lles, gwefru cerbydau trydan. Bydd hyn yn cyd-fynd â Strategaeth Nwyddau y Gororau a Chanolbarth Cymru.	Mae'r rhan fwyaf o symudiadau cludo nwyddau yng Nghanolbarth Cymru yn ddibynnol ar drafnidiaeth cludo nwyddau ar y ffyrdd, gan ddangos pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd mewn nwyddau.	Gwelliannau seilwaith cludo nwyddau
Conn10	Gweithio gyda phartneriaid i wella cynaliadwyedd a hyfywedd gwasanaethau cludo nwyddau parseli bach a gwasanaethau cyflenwi milltir olaf ac ymchwilio i gyfleoedd ar gyfer datgarboneiddio a chydgrynhoi, e.e. potensial ar gyfer sefydlu terfynell fach ar gyfer dosbarthu archfarchnadoedd; cyfleoedd a gynigir gan feiciau e-cargo neu gerbydau allyriadau isel iawn i'w dosbarthu i ganol trefi. Bydd hyn yn cyd-fynd â Strategaeth Nwyddau y Gororau a Chanolbarth Cymru.	Mae llawer o ganolfannau manwerthu yng Nghanolbarth Cymru wedi'u lleoli'n rhy bell i ffwrdd. Felly, mae angen gwella hyfywedd gwasanaethau cludo nwyddau parseli bach a gwasanaethau cyflenwi milltir olaf.	Seilwaith beiciau trydan Gwelliannau seilwaith cludo nwyddau
Conn11	Ceisio gwella cysylltiadau trafnidiaeth gynaliadwy ag asedau diwylliannol, hamdden a thwristiaeth allweddol yn y rhanbarth (gan gynnwys y Parciau Cenedlaethol), i wella cysylltedd a hygyrchedd i dwristiaid ac ymwelwyr ac annog mwy o ddefnydd o ddulliau teithio cynaliadwy.	Mae twristiaeth yn dibynnu ar gysylltedd a hygyrchedd da, ond gall materion fel cysylltedd gwael ac argaeledd gyfyngu ar y buddion diwylliannol ac economaidd o dwristiaeth.	Seilwaith cerdded, beicio ac olwyno Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau
Conn12	Datblygu'r achos busnes dros wasanaethau bws tymhorol a thwristiaeth i gyrchfannau allweddol i gefnogi'r economi ymwelwyr, e.e. parcio a theithio i fannau poblogaidd i dwristiaid fel Cei Newydd; adeiladu ar esiampl gwasanaeth Sherpa'r Wyddfa ym Mharc Cenedlaethol Eryri, neu Fws Gwennol tymhorol Shropshire Hills (sydd â nifer darged o deithwyr y dydd i wneud y gwasanaeth yn gynaliadwy), ac ymchwilio i weld a ellid eu hailadrodd ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog neu Mynyddoedd Cambria.	Mae teithio i gyrchfannau twristiaeth allweddol yng Nghanolbarth Cymru ar drafnidiaeth gyhoeddus yn gyfyngedig, gan orfodi dibyniaeth ar deithio ceir.	Gwasanaethau bws dynodedig
Conn13	Gweithio mewn partneriaeth â'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd i ddatblygu camlesi yn y rhanbarth gan	AMH	Seilwaith cerdded, beicio ac olwyno

	gynnwys Camlas Trefaldwyn a Chamlas Sir Fynwy ac Aberhonddu.		Gwella hygyrchedd llwybr y gamlas
--	--	--	-----------------------------------

6.6 POLISI'AU NEWID MODDOL

- 6.6.1 Amcan newid moddol CTRhCC yw '*cyflawni newid moddol i ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy, tra'n cydnabod heriau rhanbarth gwledig gyda dibyniaeth uchel ar geir*'. Mae'r amcan hwn yn torri ar draws pob rhan o CTRhCC gan y bydd llawer o amcanion a pholisïau eraill yn y pen draw yn anelu at gael effaith gadarnhaol ar newid moddol.
- 6.6.2 Mae **Tabl 6-5** yn nodi polisïau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan newid moddol. Mae'r polisïau yn **Tabl 6-5** yn cydnabod bod angen dull cyfannol, cydlynol a chydweithredol i annog newid moddol sylweddol i ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy. Ni ellir cyflawni polisïau CTRhCC ar wahân a bydd sectorau eraill fel cynllunio defnydd tir yn chwarae rhan bwysig wrth lunio dyfodol trafndiaeth a theithio yn y rhanbarth.
- 6.6.3 O ran polisïau moddol, mae **Tabl 6-5** yn canolbwyntio ar yr angen am well rhwydwaith bysiau. Mae'r polisïau'n pwysleisio'r angen i gynyddu atyniad trafndiaeth gyhoeddus i ddefnyddwyr trwy amleddau cynyddol, amseru gwasanaethau yn well a rhwyddineb defnydd, a oedd yn thema allweddol a godwyd yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid. Fodd bynnag, dim ond rhan o'r darlun cyffredinol ar gyfer newid moddol yw'r polisïau 'bws' a dylid eu hystyried yn gyfannol ochr yn ochr â pholisïau moddol CTRhCC eraill, yn ogystal â'r rhai sy'n annog newid mewn ymddygiad tuag at ddefnyddio dulliau mwy cynaliadwy.

Tabl 6-5 - Polisïau Newid Moddol**

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Mod1	Gweithio i sicrhau newid moddol yn y rhanbarth trwy ystod o opsiynau teithio cynaliadwy ac atebion aml-foddol sy'n gweithio gyda'i gilydd i ddarparu rhwydwaith trafndiaeth gydlynol a chynhwysfawr.	Nid oes gan lawer o orsafoedd rheilffordd yng Nghanolbarth Cymru y cyfleusterau i gyfnewid rhwng dulliau teithio. Mae cyfleoedd i greu rhwydwaith trafndiaeth aml-foddol cydlynol trwy gydlynw gwasanaethau a seilwaith.	Cerdded, beicio ac olwyno Cludiant cyhoeddus Cyfnewidfa gwelliannau
Mod2	Gweithio mewn partneriaeth â TrC i ddatblygu rhwydwaith mwy cydlynol ac integredig llawn o wasanaethau bysiau lleol, sy'n diwallu anghenion newidiol cymunedau ar draws y rhanbarth yn well ac yn sicrhau bod effeithiau lleol newidiadau i'r rhwydwaith/amserlennu yn cael eu hystyried. Mae rhwydwaith bysiau diwygiedig yn cael ei ddatblygu ar y cyd gan yr awdurdodau lleol a TrC a fydd yn gweithredu fel y bont sy'n arwain at gyflwyno masnachfreinio bysiau arfaethedig pan fydd deddfwriaeth newydd yn cael ei phasio.	Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae gan wasanaethau bysiau gyrhaeddiad cyfyngedig gyda'r mwyafrif o bobl yn byw ymhellach na cherdded pellter o safle bws. Yn aml, nid oes gan wasanaethau ddarpariaeth gyda'r nos ac ar benwythnosau.	Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau

<p>Mod3</p>	<p>Datblygu rhwydwaith bysiau sy'n cysylltu cymunedau â gwasanaethau a threfi allweddol; cyflwyno safonau cyson ar gyfer y rhwydwaith bysiau craidd; cyflwyno gwasanaethau mwy uniongyrchol, oriau gweithredu estynedig ac amlder uwch o wasanaethau; ystyried gwelliannau posibl i'r gwasanaeth a nodwyd yn Astudiaeth Trawsffiniol Canolbarth Cymru a Swydd Amwythig (2020) megis gwasanaeth 'gwennol' bysiau gwell rhwng y Trallwng a'r Drenewydd; Sicrhau bod rhwydwaith bysiau a chynigion amserlennu yn y dyfodol yn arwain at well cydlynu a chyfnewid cyfleoedd rhwng gwasanaethau bysiau (gwasanaethau lleol a rhanbarthol), rhwng gwasanaethau bysiau a threnau, ac i leoedd ac amseroedd gwaith.</p>	<p>Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae gwasanaethau bysiau wedi cyrraedd y cymunedau mwy gwledig, llai ac mae'r rhan fwyaf o bobl ar draws y rhanbarth yn byw ymhellach na cherdded pellter o safle bws. Yn aml, nid oes gan wasanaethau ddarpariaeth gyda'r nos ac ar benwythnosau.</p>	<p>Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau</p>
<p>Mod4</p>	<p>Nodi a gweithredu cynigion ar gyfer gwelliannau seilwaith bysiau a mesurau blaenoriaeth bysiau, yn unol â blaenraglen ariannu'r ALLau pan fyddant ar gael.</p>	<p>Oherwydd natur wledig y rhanbarth, mae gan wasanaethau bysiau gyrhaeddiad cyfyngedig gyda'r mwyafrif o bobl yn byw ymhellach na cherdded pellter o safle bws.</p> <p>Nid oes gan lawer o orsafoedd rheilffordd yng Nghanolbarth Cymru y cyfleusterau i gyfnewid rhwng dulliau teithio, gan gynnwys seilwaith safleoedd bysiau</p>	<p>Gwelliannau seilwaith bysiau</p> <p>Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau</p>

Mae'r amcan newid moddol wedi'i gysylltu'n agos â llawer o bolisïau eraill CTRhCC, fel y rhai sy'n ymwneud â cherdded a beicio (Tabl 6-6**), rheilffyrdd (**Tabl 6-4**) ac integreiddio (**Tabl 6-9**).

6.7 POLISIAU CERDDED, BEICIO A OLWYNO

- 6.7.1 Amcan CTRhCC yw '*Cynyddu **Lefelau cerdded, beicio ac olwyno** o fewn Canolbarth Cymru*. Mae **Tabl 6-6** yn nodi'r polisïau CTRhCC sy'n cefnogi'r nod cerdded, beicio ac olwyno. Mae'r polisïau'n cydnabod bod gwelliannau seilwaith teithio llesol yn bwysig yn nhrefi allweddol y rhanbarth ond hefyd bod llawer o welliannau posibl i gysylltedd cerdded a beicio y tu allan i'r ardaloedd adeiledig sydd ar hyn o bryd yn canolbwyntio ar gyllid teithio llesol. Mae'r polisïau'n tynnu sylw at bwysigrwydd datblygu'r cysylltiadau ehangach hyn i wella cysylltiadau rhwng cymunedau gwledig a'r trefi mwy yn y rhanbarth ac y bydd cyfleoedd a gynigir gan feiciau trydan yn cynyddu potensial cysylltiadau o'r fath.
- 6.7.2 Mae'r polisïau'n tynnu sylw at bwysigrwydd gweithio gydag eraill i ddatblygu blaenoriaethau cerdded a beicio, oherwydd manteision eang lefelau uwch o gerdded a beicio i feysydd polisi eraill fel iechyd, lles a lleihau carbon. Mae gan gydweithio o'r fath hefyd y potensial i nodi ffyrddau cyllido amgen ar gyfer gwelliannau a mentrau cerdded a beicio megis cyllid drwy'r Loteri Genedlaethol, twristiaeth, y sector preifat neu'r sector cyhoeddus.

6.7.3 Y polisiau cerdded, beicio ac olwyno y manylir arnynt yn **Tabl 6-6** bod â chysylltiadau agos â'r polisiau newid ymddygiad yn **Tabl 6-3**.

Tabl 6-6 - Polisiau'r Cerdded, Beicio ac Olwyno***

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
WCW1	Darparu seilwaith teithio llesol newydd a gwell, cysylltiadau a chyfleusterau ategol (e.e. storio beiciau, dod o hyd i'r ffordd) o fewn ac i ardaloedd dynodedig yn y rhanbarth trwy ATNMs Awdurdodau lleol y Cydbwyllgor Corfforedig.	Mae'r rhwydwaith teithio llesol wedi'i ganoli o amgylch y prif drefi. Y tu allan i'r ardaloedd hyn, mae diffyg seilwaith addas ar gyfer cerdded, olwyno neu feicio.	Cysylltiadau a gwelliannau cerdded, beicio ac olwyno
WCW2	Nodi a datblygu cyfleoedd ar gyfer llwybrau cerdded a beicio gwell sy'n cysylltu cymunedau gwledig ac â gwasanaethau a chyfleusterau yn eu tref agosaf (a allai fod y tu allan i'r diffiniad o lwybrau teithio llesol), e.e. anelu at greu coridorau hybiau a siarad sy'n cysylltu trefi marchnad a chanolfannau lleol arwyddocaol eraill â'r pentrefi cyfagos; cyfleoedd i ail-bwrpasu lonydd gwledig; gwella darpariaeth llwybrau troed rhwng cymunedau; cyfleoedd i ddatblygu cysylltiadau strategol a chysylltiadau Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.	Mae'r rhwydwaith teithio llesol wedi'i ganoli o amgylch y prif drefi ac nid oes ganddynt gysylltedd rhwng cymunedau.	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno
WCW3	Cyflawni gwelliannau sy'n cydnabod pwysigrwydd llwybrau troed i annog cerdded o fewn cymunedau, e.e. nodi cyfleoedd ar gyfer gwelliannau drwy gynlluniau cynnal a chadw priffyrdd; ehangu llwybrau troed o amgylch ysgolion.	Nid yw'r rhwydwaith priffyrdd gwledig yn ddyledus i'w ddefnyddio gan gerddwyr a beicwyr oherwydd diffyg darpariaeth llwybrau troed a chyflymder traffig uchel gan greu pryderon diogelwch.	Gwelliannau cerdded, beicio ac olwyno
WCW4	Manteisio ar y cyfleoedd a gynigir gan feiciau trydan (o ran y pellter a'r mathau o deithiau y gellir eu gwneud ar feic) wrth ddatblygu cynigion ar gyfer gwell seilwaith a chysylltiadau rhwng cymunedau gwledig. Mae hyn yn cynnwys y potensial ar gyfer darparu gorsafoedd gwefru e-feiciau; Cynlluniau e-feiciau cymunedol; prosiectau ar gyfer gwneud e-feiciau a beiciau e-cargo yn fwy hygyrch, e.e. cynllun llogi beiciau cymunedol; rhannu beiciau; cynlluniau benthyciadau i gael mynediad i addysg neu gyflogaeth; adeiladu ar brosiect peilot E-symud Llywodraeth Cymru a	Mae beiciau trydan yn ddull cyfleus o deithio'n gynaliadwy yng Nghanolbarth Cymru oherwydd y gallu i gwmpasu pellteroedd mwy, a fyddai'n helpu i leihau rhwystrau i feicio fel pellteroedd hirach rhwng tarddiad a chyrchfan. Mae lleihau cost beiciau trydan hefyd yn eu gwneud yn fwy hygyrch i fwy o bobl.	Seilwaith beiciau trydan

	oedd yn gweithredu yn Aberystwyth a'r Drenewydd.		
--	--	--	--

Mae prosiectau newid ymddygiad sy'n gysylltiedig â cherdded a beicio wedi'u cynnwys o fewn **Tabl 6-6**.

6.8 POLISIÂU AMGYLCHEDDOL

- 6.8.1 Amcan amgylcheddol CTRhCC yw '*i leihau'r **Effeithiau amgylcheddol trafndiaeth**, megis drwy leihau defnydd o danwydd ffosil, cynnydd yn y defnydd o gerbydau allyriadau isel iawn a gwell cysylltedd digidol.*' Mae **Tabl 6-7** yn nodi'r polisiau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan amgylcheddol.
- 6.8.2 Mae'r polisiau'n cydnabod y cysylltiadau rhwng teithio a thrafnidiaeth a'r argyfwng hinsawdd a natur, megis rôl trafndiaeth wrth leihau allyriadau carbon a diogelu a gwella'r amgylchedd naturiol. Bydd datgarboneiddio trafndiaeth ar lefel ranbarthol yn chwarae rhan bwysig wrth weithio tuag at dargedau lleihau carbon ar lefel genedlaethol.
- 6.8.3 Mae'r polisiau'n cydnabod rôl gynyddol cerbydau allyriadau sero ac allyriadau isel iawn wrth ddatgarboneiddio trafndiaeth a'r angen am seilwaith ac arloesedd i gefnogi'r twf hwn. Mae'r polisiau hefyd yn cydnabod bod gan ddewisiadau amgen i berchnogaeth ceir preifat, fel clybiau ceir, y potensial i ddarparu cyfleoedd trafndiaeth mwy cynaliadwy. Mae opsiynau o'r fath yn arbennig o bwysig mewn cymunedau mwy gwledig lle gallai'r rhwystrau i symud i ffwrdd o deithio mewn car fod yn fwy. Mae'r polisiau amgylcheddol hefyd yn tynnu sylw at bwysigrwydd lleihau'r angen i deithio sydd â buddion lleihau carbon oherwydd llai a theithiau byrrach yn cael eu cynnal.
- 6.8.4 Bydd gweithredu cydweithredol yn allweddol i lwyddiant llawer o'r polisiau amgylcheddol. Er enghraifft, bydd y ddarpariaeth eang o seilwaith gwefru cerbydau trydan yn gofyn am fewnbwn a chyflwyniad gan bartneriaid ar lefel genedlaethol, sefydliadau cymunedol ar lefel leol, a'r sector preifat. Ni ellir cyflawni polisiau sy'n ceisio lleihau'r angen i deithio drwy drafndiaeth yn unig, ond bydd angen gweithredu ehangach gan y sector cyhoeddus (e.e. polisiau cynllunio defnydd tir, cyflwyno band eang i ardaloedd gwledig) a chyflogwyr (e.e. polisiau gweithio gartref).

Tabl 6-7 - Polisiau amgylcheddol

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Env1	Sicrhau bod yr effeithiau ar yr hinsawdd a natur ar flaen y gad o ran yr holl benderfyniadau sy'n cael eu gwneud mewn perthynas â thrafnidiaeth yn y rhanbarth.	Mae trafndiaeth yn gyfran sylweddol o'r holl allyriadau nwyon tŷ gwydr, gan gyfrannu at gynhesu byd-eang a newid yn yr hinsawdd. Mae allyriadau o drafndiaeth hefyd yn effeithio'n andwyol ar iechyd pobl ac ecosystemau.	Cynlluniau datgarboneiddio
Env2	Cefnogi a chael eich llywio gan waith partneriaid i sicrhau bod trafndiaeth ranbarthol yn ymateb yn effeithiol i'r argyfwng hinsawdd a natur, e.e. gwaith parhaus argyfwng hinsawdd BGC Powys; Prosiect NTDP i ddatblygu a chyflwyno Cynllun Gweithredu Adfer	Mae trafndiaeth yn gyfran sylweddol o'r holl allyriadau nwyon tŷ gwydr, gan gyfrannu at gynhesu byd-eang a newid yn yr hinsawdd. Mae allyriadau o drafndiaeth hefyd yn effeithio'n andwyol ar iechyd pobl ac ecosystemau.	Cynlluniau datgarboneiddio

	Natur ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol.		
Env3	Cefnogi cyflawni camau trafndiaeth yng Nghynlluniau Ynni Ardal Leol Powys a Cheredigion, e.e. nodi lleoliadau pellach ar gyfer seilwaith gwefru cerbydau trydan sy'n fwyaf addas ar gyfer buddsoddiad cyhoeddus (megis lle mae rhwystrau i ddarpariaeth y sector preifat); gosod hybiau gwefru cyhoeddus a phreswyl ar gyfer cerbydau trydan (gyda'r A438 ym Mhowys ac Aberteifi yng Ngheredigion wedi'u nodi fel prosiectau blaenoriaeth); archwilio prosiectau arddangos trafndiaeth gyhoeddus (e.e. bysiau trydan hydrogen a batri).	Er bod perchnogaeth a defnydd cerbydau trydan yn cynyddu goramser, mae'n cynrychioli cyfran fach o gerbydau yng Nghanolbarth Cymru.	Mentrau cerbydau Trydan
Env4	Bod yn rhagweithiol ac yn arloesol o ran defnyddio ac addasu technolegau newydd, e.e. cefnogi a hyrwyddo ffyrdd arloesol o gynyddu mynediad at wefru cerbydau trydan, gan gynnwys mentrau gwefru rhwng cymheiriaid a rennir	Er bod perchnogaeth a defnydd cerbydau trydan yn cynyddu goramser, mae'n cynrychioli cyfran fach o gerbydau yng Nghanolbarth Cymru.	Mentrau cerbydau Trydan Mentrau gwefru cerbydau cymunedol
Env5	Gweithio gyda phartneriaid i ymchwilio i botensial cerbydau tanwydd amgen, gan gynnwys darparu'r seilwaith tanwydd amgen angenrheidiol, e.e. cefnogi datblygu a gweithredu cerbydau dim allyriadau ar wasanaethau allweddol TrawsCymru ar draws y rhanbarth a gwasanaethau bysiau lleol lle bo hynny'n briodol.	Er bod perchnogaeth a defnydd cerbydau trydan yn cynyddu goramser, mae'n cynrychioli cyfran fach o gerbydau yng Nghanolbarth Cymru.	Cynlluniau tanwydd amgen
Env6	Gweithio gyda chymunedau, partneriaid a darparwyr (e.e. TripTo sy'n rhedeg clybiau ceir yn Llanidloes, Machynlleth, Llandrindod a Phenrhyn-coch) i gynyddu nifer y clybiau ceir cymunedol yng Nghanolbarth Cymru fel dewis arall yn lle perchenogaeth ceir preifat.	Mae cynlluniau trafndiaeth gymunedol yn rhan annatod o ddiwallu anghenion teithio poblogaeth wledig Canolbarth Cymru. Felly, mae cyfleoedd i'r rhain gyrraedd mwy o'r boblogaeth.	Cynlluniau ceir cymunedol

6.9 CYDNERTHEDD, DIOGELWCH A GWNEUD GWELL DEFNYDD O BOLISIÂU

6.9.1 Amcan CTRhCC yw '*Gwella cydnorthedd, diogelwch a gwneud defnydd gwell o'r system drafndiaeth bresennol*'. Mae **Tabl 6-8** yn nodi polisiâu CTRhCC sy'n cefnogi'r cydnorthedd, diogelwch a gwneud gwell defnydd gwrthrychol.

6.9.2 Mae'r polisiâu yn **Tabl 6-8** yn cwmpasu ystod eang o faterion a allai effeithio ar lwyddiant polisiâu moddol eraill CTRhCC. Er enghraifft, mae diogelwch ar y ffyrdd yn broblem fawr yn y rhanbarth lle mae natur wledig y rhwydwaith priffyrdd yn ffactor allweddol. Bydd diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig y rhwydwaith priffyrdd yn dylanwadu ar sut mae pobl yn dewis teithio a gall, er

enghraifft, fod yn rhwystr i lefelau cynyddol o gerdded a beicio. Yn ogystal, bydd cyflwr a chydnerthedd y rhwydwaith priffyrdd yn effeithio ar holl ddefnyddwyr y rhwydwaith. Er enghraifft, bydd cau ffyrdd neu ddargyfeiriadau nid yn unig yn effeithio ar gerbydau preifat ond byddant hefyd yn cael effaith niweidiol ar wasanaethau bysiau, cludo nwyddau a busnesau bach a microfusnesau sy'n hanfodol i economi Canolbarth Cymru ac yn darparu gwasanaethau hanfodol i gymunedau. Mae'r polisiâu felly'n cydnabod pwysigrwydd cynnal, diogelu at y dyfodol a gwneud gwell defnydd o asedau presennol er mwyn cyflawni llawer o'r amcanion CTRhCC.

Tabl 6-8 - Cydnerthedd, diogelwch a gwneud gwell defnydd o bolisiau***

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Res1	Parhau i ddarparu mesurau ac ymyriadau i leihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau traffig ffyrdd a gwella diogelwch ar y ffyrdd.	O'r holl awdurdodau lleol yng Nghymru, Powys oedd â'r nifer uchaf o wrthdrawiadau ffordd a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol yn 2022. Mae natur wledig y rhwydwaith priffyrdd a chyflwr cymharol wael seilwaith ffyrdd yn debygol o gyfrannu tuag at hyn. Mae diogelwch ar y ffyrdd hefyd yn cael ei effeithio gan gyflwr gwael y rhwydwaith priffyrdd.	Ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd
Res2	Sicrhau bod diogelwch ar y ffyrdd (a diogelwch personol) yn cael ei ystyried yn gyfannol wrth ddatblygu a darparu prosiectau a mentrau trafndiaeth, e.e. cydnabod y gall canfyddiadau o ddiogelwch ar y ffyrdd a/neu ddiogelwch personol fod yn rhwystr i gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus gan grwpiau mwy agored i niwed.	Mae natur y rhwydwaith priffyrdd gwledig yn lleihau'r diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig i bob defnyddiwr ffordd.	Ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd
Res3	Parhau i gynnal asedau priffyrdd yr ALLau i sicrhau bod llwybrau A a choridorau sy'n bwysig ar gyfer teithio cynaliadwy mewn cyflwr da.	Mae cynnydd wedi bod yng nghyfran y ffyrdd A yng Nghanolbarth Cymru sydd mewn cyflwr gwael.	Cynnal a chadw / gwelliannau priffyrdd
Res4	Nodi cyfleoedd i wella neu uwchraddio'r ddarpariaeth gerdded a beicio bresennol wrth ddatblygu cynigion gwella ehangach, cynllunio ar gyfer datblygiadau newydd ac fel rhan o raglenni cynnal a chadw parhaus.	Mae'r seilwaith teithio llesol yn adlewyrchu natur wledig y rhanbarth gan fod y rhwydwaith teithio llesol wedi'i ganoli o amgylch y prif drefi. Y tu allan i'r ardaloedd hyn, mae diffyg seilwaith addas ar gyfer cerdded, olwyno neu feicio.	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno
Res5	Darparu mesurau i sicrhau bod y system drafndiaeth a'r asedau presennol yn fwy gwydn ac yn llai	Mae'n debygol y bydd effeithiau'r newid yn yr hinsawdd yn effeithio'n	Cynnal a chadw / gwelliannau priffyrdd

	agored i effeithiau newid yn yr hinsawdd (gan gynnwys seilwaith trafndiaeth gynaliadwy).	andwyol ar y rhwydwaith trafndiaeth, megis drwy lifogydd mwy aml. Er enghraifft, yng Nghanolbarth Cymru, ystyrir bod 4.4% o'r rhwydwaith ffyrdd lleol mewn perygl o lifogydd.	Ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd
--	--	---	---------------------------------

Mae polisïau newid ymddygiad sy'n gysylltiedig â diogelwch ar y ffyrdd wedi'u cynnwys o fewn **Tabl 6-3**.

6.10 POLISÏAU CYFNEWID AC INTEGREIDDIO

- 6.10.1 Amcan CTRhCC yw 'Gwellu **Cyfnewid ac integreiddio rhwng dulliau cynaliadwy o deithio o fewn cymunedau**'. Mae **Tabl 6-9** yn nodi'r polisïau CTRhCC sy'n cefnogi'r amcan cyfnewid ac integreiddio. Mae'r polisïau yn **Tabl 6-9** cydnabod pwysigrwydd cyfnewidfeydd o ansawdd uchel ac integreiddio da rhwng gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.
- 6.10.2 Thema allweddol drwy gydol ymgysylltu â rhanddeiliaid oedd pwysigrwydd opsiynau trafndiaeth cynaliadwy yn 'hawdd eu defnyddio' os bydd mwy o ddefnydd a newid moddol i'w annog. Amlygwyd ffactorau megis amserlennu ac integreiddio da rhwng gwasanaethau, cyfleoedd i newid yn hawdd rhwng dulliau cludo a darparu tocynnau a gwybodaeth gwell sy'n hawdd eu defnyddio ac sy'n hawdd eu defnyddio i gyd gan rhanddeiliaid fel rhai sy'n cyfrannu at brofiad teithio mwy deniadol a mwy didor. Roedd yr angen am wybodaeth drafndiaeth gyhoeddus gyfredol o ansawdd uchel a hawdd ei deall yn fater penodol a amlygwyd ac efallai na fydd yr angen i ystyried hygyrchedd wrth ddarparu gwybodaeth fel gwasanaethau ar-lein yn addas i bob defnyddiwr.

Tabl 6-9 - Polisïau Cyfnewid ac Integreiddio

Cyf polisi	Polisi	Cysylltiadau â materion a chyfleoedd allweddol	Ymyriadau Posibl
Int1	Cefnogi datblygu a gweithredu gorsafoedd bysiau a rheilffyrdd allweddol yn y rhanbarth sy'n dod yn hybiau symudedd, e.e. sy'n cael eu gwasanaethu gan lwybrau cerdded a beicio uniongyrchol, darparu gwybodaeth teithio o ansawdd uchel, canfod ffyrdd ac arwyddion, parcio beiciau diogel, gwefru cerbydau trydan, cysylltu gwasanaethau trên a bysiau rhanbarthol a galluogi mynediad a chysylltiadau â gwasanaethau trafndiaeth pellter hwy. Gweithio i sicrhau bod y prosiect NTDP i ddatblygu a darparu canolfannau cyfnewid trafndiaeth gyhoeddus o fudd i Ganolbarth Cymru.	Mae opsiynau trenau a bysiau yng Nghanolbarth Cymru yn gyfyngedig iawn oherwydd natur wledig y rhanbarth a phatrwm aneddiadau gwasgaredig sy'n arwain at bellteroedd teithio hir i'r orsaf neu'r arhosfan agosaf. Nid yw'r rhan fwyaf o orsafoedd rheilffordd Canolbarth Cymru yn cael eu gwasanaethu gan arhosfan bysiau sydd o fewn pellter cerdded derbyniol ac nad oes ganddynt gyfleusterau beicio neu barcio ceir.	Gwelliannau trafndiaeth gyhoeddus Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno
Int2	Nodi'r lleoliad a ffefrir ar gyfer prosiect 'porth' yn y rhanbarth, a fydd yn anelu at wella profiad y defnyddiwr trwy gyfleusterau gwell a gwell cyfnewid rhwng teithio llesol a thrafndiaeth gyhoeddus. Gallai prosiect cychwynnol	Nid yw'r rhan fwyaf o orsafoedd rheilffordd Canolbarth Cymru yn cael eu gwasanaethu gan arhosfan bysiau sydd o fewn pellter cerdded derbyniol ac nad	Gwelliannau i orsafoedd rheilffordd

	ganolbwyntio ar un o'r gorsafoedd rheilffordd prysuraf yng Nghanolbarth Cymru, h.y. Aberystwyth, Machynlleth, Y Drenewydd neu'r Trallwng. Bydd datblygu prosiect yng Nghanolbarth Cymru yn adeiladu ar waith sy'n cael ei wneud gan TrC yng Ngogledd Cymru.	oes ganddynt gyfleusterau beicio neu barcio ceir.	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno Gwelliannau i'r gwasanaeth bysiau
Int3	Nodi cynigion ar gyfer cysylltiadau cerdded a beicio milltir gyntaf ac olaf â gwasanaethau a gorsafoedd trafndiaeth gyhoeddus, sy'n cysylltu â rhaglen Cynllun Rhwydwaith Gorsaf TrC	Nid oes gan y rhan fwyaf o orsafoedd rheilffordd Canolbarth Cymru gyfleusterau parcio beiciau. Fodd bynnag, yn 2019 cerdded oedd y modd teithio mwyaf poblogaidd i orsaf reilffordd yng Nghanolbarth Cymru, gan ddangos awydd cryf am gysylltiadau cerdded â'r canolfannau trafndiaeth allweddol hyn.	Cysylltiadau cerdded, beicio ac olwyno
Int4	Gweithio gyda phartneriaid i ddarparu gwybodaeth drafndiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel, gyfredol a hawdd ei deall mewn amrywiaeth o fformatau (e.e. map) i sicrhau bod gwybodaeth amserlen ar gael yn rhwydd i bob defnyddiwr.	Mae argaeledd a hygyrchedd gwybodaeth am drafndiaeth yng Nghanolbarth Cymru yn ddiffygiol wrth i gysylltedd digidol a signal ffonau symudol lusgo'n sylweddol y tu ôl i rannau eraill o Gymru. Diffyg seilwaith digonol, fel llochesi bysiau, sy'n golygu nad yw'r ddarpariaeth wybodaeth yn gynhwysfawr.	Gwelliannau seilwaith trafndiaeth gyhoeddus
Int5	Gwella mynediad at wybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus amser real ar draws y rhanbarth, e.e. darpariaeth gwybodaeth amser real mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus; ymchwilio i gyfleoedd ar gyfer gwella cysylltedd digidol a symudol fel rhan o brosiectau trafndiaeth; darparu Wi-Fi cyhoeddus mewn gorsafoedd i wella mynediad at wybodaeth amser real, archebu ar-lein, a gwasanaethau cynllunio teithio.	Mae argaeledd a hygyrchedd gwybodaeth am drafndiaeth yng Nghanolbarth Cymru yn ddiffygiol wrth i gysylltedd digidol a signal ffonau symudol lusgo'n sylweddol y tu ôl i rannau eraill o Gymru.	Gwelliannau seilwaith trafndiaeth gyhoeddus
Int6	Nodi cyfleoedd i gyfnewid gwell rhwng teithio ceir a thrafndiaeth gynaliadwy, e.e. canolfannau parcio a theithio mewn lleoliadau strategol; gwneud y defnydd gorau o'r meysydd parcio presennol; cyfleoedd ar gyfer cyfleusterau parcio a rhannu ar lwybrau strategol; cyfleoedd i barcio ac olwyn neu sribed, e.e. galluogi parcio y tu allan i ganol trefi i annog 10 munud olaf taith i fod yn egnïol a symud ceir o ganol trefi.	Nid yw'r rhan fwyaf o orsafoedd rheilffordd Canolbarth Cymru yn cael eu gwasanaethu gan arhosfan bysiau sydd o fewn pellter cerdded derbyniol ac nad oes ganddynt gyfleusterau beicio neu barcio ceir.	Cynlluniau parcio a theithio Gwelliannau i gyfleusterau parcio

7 GWIRIADAU STATUDOL

7.1 ARFARNIAD LLES INTEGREDIG

7.1.1 Mae CTRhCC yn cael ei gefnogi gan Arfarniad Lles Integredig (IWBA) sy'n cyd-fynd â hi. Paratowyd yr IWBA yn unol â Chanllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) (2024), sy'n nodi bod IWBA yn *'ddull trylwyr, strwythuredig o ddeall effaith rhaglen neu brosiect ar lesiant, gan ddefnyddio gwybodaeth feintiol ac ansoddol.'* Mae'r IWBA yn mynd i'r afael â phedwar cwestiwn allweddol, sy'n galluogi asesiad o sut yr ymdriniwyd ag uchelgeisiau a thargedau Llwybr Newydd. Fel y nodwyd yn WelTAG, y pedwar cwestiwn hyn yw:

- Sut bydd hyn o fudd i bobl a chymunedau?
- Sut fydd o fudd i'r amgylchedd?
- Sut fydd hyn o fudd i fusnesau a'r economi?
- Sut fydd o fudd i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg?

7.1.2 Mae IWBA CTRhCC yn defnyddio'r Fframwaith Arfarnu Lles Integredig a ddangosir yn **Ffigur 7-1**. Mae hyn yn ymgorffori'r pedwar uchelgais llesiant a'r nodau manylach yn Llwybr Newydd. Mae hefyd yn ymgorffori'r mesurau yn Fframwaith Monitro Llwybr Newydd, gan gynnwys targedau newid moddol a datgarboneiddio. Mae'r IWBA yn nodi sut mae CTRhCC wedi ystyried lles cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol, a sut y bydd CTRhCC yn cyfrannu at ganlyniadau eraill, megis uchelgeisiau sero net, cydraddoldebau ac effeithiau ar y Gymraeg.

Ffigur 7-1 - Fframwaith Arfarnu Lles Integredig CTRhCC

Uchelgais Llwybr Newydd	Meini Prawf IWBA	Is-feini prawf IWBA
A yw'r prosiect yn dda i bobl a chymunedau?	Cydraddoldeb	Deddf Cydraddoldeb 2010
		Mynd i'r afael â rhwystrau corfforol
		Mynd i'r afael â rhwystrau cymdeithasol ac economaidd
	Iechyd	Lefelau gweithgaredd
		Ansawdd aer
		Lefelau sŵn
Diogelwch a hyder	Diogelwch a hyder	
Ydy'r prosiect yn dda i'r amgylchedd?	Datgarboneiddio	Allryiadau carbon
		Moddol
	Bioamrywiaeth	Ecoleg a bioamrywiaeth
		Amgylchedd dŵr

Uchelgais Llwybr Newydd	Meini Prawf IWBA	Is-feini prawf IWBA
	Gwastraff	Gwastraff
A yw'r prosiect yn dda ar gyfer lleoedd a'r economi?	Creu lleoedd a'r economi leol	Creu lleoedd (gan gynnwys tirwedd a treflun)
		Economi leol
	Arloesi a Dosbarthu Nwyddau	Arloesedd
		Dosbarthu nwyddau
Anfantais economaidd-gymdeithasol	Anfantais economaidd-gymdeithasol	
Ydy'r prosiect yn dda i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg?	Cymraeg	Cymraeg
	Celfyddydau, Chwaraeon a Diwylliant	Celfyddydau, Chwaraeon a Diwylliant
	Amgylchedd Hanesyddol	Amgylchedd Hanesyddol

7.1.3 Mae asesiadau ychwanegol yn cael eu cynnal i gefnogi datblygiad CTRhCC ac mae canlyniadau'r asesiadau hyn (lle bo ar gael) wedi'u crynhoi yn adrannau perthnasol yr IWBA. Yr asesiadau yw:

- **Mae Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA)** yn broses ffurfiol ar gyfer asesu effaith cynllun neu raglen ar yr amgylchedd. Nod y SEA yw hyrwyddo datblygu cynaliadwy ac integreiddio ystyriaethau amgylcheddol i baratoi a mabwysiadu cynllun neu raglen. Cynhaliwyd yr Adroddiad Cwmpasu y SEA (Cam A o'r broses SEA), sy'n nodi'r amodau sylfaenol, y materion allweddol sy'n berthnasol i CTRhCC a'r amcanion y SEA a'r broses asesu SEA arfaethedig. Mae'r Adroddiad Cwmpasu SEA wedi'i gynnwys fel **Atodiad 6**. Cynhaliwyd ymgynghoriad ar Adroddiad Cwmpasu'r SEA gyda'r cyrff amgylcheddol statudol ac mae ymatebion a dderbyniwyd gan Gyfoeth Naturiol Cymru a Cadw wedi cael eu hystyried yn yr adroddiad.
- **Sgrinio Rheoliadau Cynefinoedd (HRA)** – Cynhelir Sgrinio HRA i brofi a allai CTRhCC niweidio nodweddion dynodedig safle Ewropeaidd yn sylweddol fel y'u diogelir gan y Rheoliadau Cynefinoedd megis Ardaloedd Cadwraeth Arbennig. Bydd y Sgrinio Adnoddau Dynol yn cael ei gynnal yn dilyn datblygu'r Cynllun Datblygu Rhanbarthol (RTDP), a fydd yn nodi'r rhestr flaenoriaethau o gynlluniau a phrosiectau o fewn CTRhCC.
- **Asesiad Effaith Integredig (IIA)** - Asesiad o CTRhCC yw IAA er mwyn sicrhau ei fod yn cyd-fynd ag amcanion llesiant yr awdurdodau lleol; cydymffurfio â Deddf Cydraddoldeb 2010, gan gynnwys y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol, yn cydymffurfio â Mesur y Gymraeg 2011 a'r gofynion iaith Gymraeg cysylltiedig, yn cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ac yn ymgorffori egwyddorion datblygu cynaliadwy. Mae'r IIA wedi'i gynnwys fel dogfen ategol. Mae'r IIA hefyd yn ystyried sut y dilynwyd y pum ffordd o weithio, fel y nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, wrth ddatblygu CTRhCC ac mae'r crynodeb hwn wedi'i gynnwys yn **Ffigur 7-2**.

Ffigur 7-2 - Datblygu CTRhCC a'r Pum Ffordd o Weithio

Achos dros Newid – Heriau rhanbarthol

- Natur Wledig.
- Cysylltedd economaidd.
- Dibyniaeth ar geir.
- Trafnidiaeth gyhoeddus.
- Cerdded a beicio.
- Mynediad i wasanaethau.
- Twristiaeth.
- Allyriadau carbon.
- Cydnerthedd y rhwydwaith trafniadaeth.
- Diogelwch ar y ffordd.

■ Cyfranogiad –

- Cynhaliwyd 4 gweithdy i randdeiliaid ym mis Ebrill a mis Gorffennaf 2024 i lywio'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.
- Cynhaliwyd 2 weithdy i randdeiliaid ym mis Hydref 2024 i lywio'r gwaith o ddatblygu polisiau a chynlluniau.
- Mynychodd ystod o gynrychiolwyr trafniadaeth a heb fod yn gysylltiedig â thrafnidiaeth gweithdai gan gynnwys, e.e. iechyd, addysg, yr amgylchedd, busnes, cludo nwyddau, twristiaeth, trydydd sector, awdurdodau lleol cyfagos a thrawsffiniol.
- Mae adborth gan randdeiliaid wedi llywio'r Achos dros Newid, gweledigaeth ac amcanion, polisiau a phrosiectau.
- Mae ymarfer ymgysylltu â'r cyhoedd ar y Cynllun drafft wedi'i gynllunio ar gyfer Gwanwyn 2025.

■ Cydweithio –

- Awdurdodau lleol CBC Canolbarth Cymru yn gweithio mewn partneriaeth agos i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.
- Sefydlwyd y Gweithgor i lywio'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys cynrychiolwyr o GS Powys, GS Ceredigion, Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru.
- Mae'r Gweithgor yn cynnwys cynrychiolwyr cynllunio defnydd tir yr ALL i sicrhau cysylltiadau rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Strategol.
- Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn tynnu sylw at bwysigrwydd gweithredu ar y cyd gydag amrywiaeth o sefydliadau i gyflawni'r Cynllun.

■ Atal –

- Nod amcanion a pholisiau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw atal problemau rhag gwaethgu yn y dyfodol.
- Nod polisiau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol i gynyddu teithio cynaliadwy a lleihau'r defnydd o geir yw atal problemau sy'n gysylltiedig â dibyniaeth ar geir rhag gwaethgu.
- Bydd mwy o ddefnydd o drafniadaeth gynaliadwy o fudd i amcanion a thargedau ehangach, e.e. mewn perthynas â newid moddol, lleihau carbon ac iechyd.

Beth nesaf?

- Mae ymarfer ymgysylltu â'r cyhoedd ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Drafft wedi'i gynllunio ar gyfer Gwanwyn 2025.

*Cymru lewyrchus
a Chymru o
gymunedau
cydlynol*



*Cymru sy'n
fwy cyfartal,
iachach a
chydnerth*



*Cymru lewyrchus,
mwy cyfartal ac
iachach o
ddiwylliant bywiog
a lle mae'r Gymraeg
yn ffynnu*



*Cymru iachach,
lewyrchus, mwy
cyfartal a chyfrifol
ar lefel fyd eang*



*Cymru lewyrchus,
mwy cyfartal a
chyfrifol ar lefel
fyd eang.*



■ Integreiddio –

- Mae llawer o bolisiau, cynlluniau a strategaethau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol wedi llywio datblygiad y Cynllun.
- Mae amcanion a pholisiau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cael eu hasesu yn erbyn uchelgeisiau a blaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru.
- Amlygwyd cysylltiadau agos rhwng y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth LIC.
- Mae polisiau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn tynnu sylw at gysylltiadau â chynlluniau a rhaglenni ehangach yr ALL. e.e. mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol, Cynlluniau Ynni Ardall Leol.
- Mae polisiau'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn tynnu sylw at gysylltiadau â gwaith sefydliadau eraill, e.e. gwaith argyfwng hinsawdd BGC Powys.
- Gwnaed Asesiad Effaith Integredig i gefnogi'r Cynllun.

■ Tymor Hir –

- Ystyriwyd y problemau a'r cyfleoedd ar gyfer trafniadaeth yn y rhanbarth yn yr Achos dros Newid.
- Mae gweledigaeth ac amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi'r hyn y mae'r Cynllun am ei gyflawni.
- Aseswyd effeithiau hirdymor y Cynllun, e.e. effeithiau llesiant.
- Nod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yw galluogi ac annog cymunedau yng nghefn gwlad Canolbarth Cymru i wneud dewisiadau teithio mwy cynaliadwy a fydd â manteision hirdymor, e.e. yn nhermau lleihau carbon, iechyd a llesiant.

8 CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

8.1 TROSOLWG O'R CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

- 8.1.1 Mae'r Cynllun Datblygu Rhanbarthol yn rhestr o flaenoriaethau o'r cynlluniau a'r prosiectau penodol yn y rhanbarth y mae awdurdodau lleol Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru yn bwriadu eu datblygu i helpu i gyflawni amcanion CTRhCC a gweithredu Llwybr Newydd ar lefel ranbarthol. Mae hyn yn unol â Chanllawiau CTRh Llywodraeth Cymru, sy'n nodi, '*Dylai'r RTDP fod ar ffurf rhestr o gynlluniau a chael eu rhestru yn nhrefn blaenoriaeth o ran yr effaith ar gyflawni blaenoriaethau Llwybr Newydd. Dylai'r rhain fod y cynlluniau y mae awdurdodau trafndiaeth lleol yn bwriadu buddsoddi ynddynt i gyflawni'r Cynlluniau Trosglwyddo Cynaliadwy.*'
- 8.1.2 Mae'r RTDP yn canolbwyntio ar y prosiectau a'r cynlluniau tymor byr hynny sy'n flaenoriaethau ar gyfer y pum mlynedd nesaf hyd at 2030. Fodd bynnag, mae rhai cynigion tymor canolig a hwy hefyd wedi'u cynnwys yn CTRhCC, i sicrhau bod cynlluniau o'r fath yn cael eu nodi ar gyfer cyllid datblygu lle bo angen ac i sicrhau bod rhaglen barhaus o gynlluniau CTRhCC yn cael ei chynnydd. Mae'r RTDP wedi'i gynnwys yn **Atodiad 7**.
- 8.1.3 Mae cynlluniau o fewn y CTRht wedi'u categorio fel a ganlyn:
- Cysylltedd Strategol (SC).
 - Cerdded, Beicio ac Olwyno (WCW).
 - Cludiant Cyhoeddus ac Integreiddio (PTI).
 - Diogelwch y Ffyrdd (RS).
 - Cerbydau mwy gwyrdd (GV).
 - Trafnidiaeth Gymunedol (CT).
 - Newid Ymddygiad (BC).
- 8.1.4 Mae Offeryn Blaenoriaethu RTDP TrC wedi cael ei ddefnyddio fel sail ar gyfer blaenoriaethu cynlluniau o fewn y CTRh Canolbarth Cymru. **Mae Atodiad 8** yn nodi sut mae'r Offeryn Blaenoriaethu RTDP wedi'i ddefnyddio i ddatblygu'r CTRh a chanlyniadau'r Offeryn Blaenoriaethu.

8.2 ARIANNU'R CYNLLUN CYFLAWNI TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL

- 8.2.1 Bydd datblygu a chyflawni'r cynlluniau a nodwyd yn y Cynllun Datblygu Rhanbarthol yn dibynnu ar lefel y cyllid sydd ar gael ar gyfer cynlluniau trafndiaeth yn y dyfodol. Bydd cyllid grant Llywodraeth Cymru yn parhau i fod yn ffynhonnell allweddol o fuddsoddiad ar gyfer cynlluniau a nodwyd o fewn y Cynllun Datblygu Rhanbarthol (RTDP).
- 8.2.2 Mae'n bwysig cydnabod lefel yr arian sydd wedi bod ar gael i'r rhanbarth ar gyfer cynlluniau trafndiaeth yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae **Tabl 88-11** yn dangos lefel y cyllid cyfalaf Llywodraeth Cymru ar gyfer trafndiaeth sydd wedi'i ddyrannu i ranbarth Canolbarth Cymru (drwy'r awdurdodau lleol perthnasol) dros y pum mlynedd diwethaf. Mae'r tabl yn cynnwys cyllid cyfalaf a ddyrannwyd i Ganolbarth Cymru drwy grantiau cyfalaf Llywodraeth Cymru fel y Gronfa Trafnidiaeth Leol, Cronfa Ffyrdd Gwydn, Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn, Cronfa Teithio Llesol, Llwybrau Diogel mewn Cymunedau a Grant Cyfalaf Diogelwch ar y Ffyrdd. Mae'r rhan fwyaf o'r grantiau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gyflwyno ceisiadau am gyllid i

Lywodraeth Cymru yn flynyddol. Mae rhai eithriadau i hyn, gan gynnwys dyraniad Ariannu Craidd Teithio Llesol i awdurdodau lleol sy'n seiliedig ar fformiwla sy'n ymwneud â maint y boblogaeth a'r ardal a gwmpesir gan aneddiadau dynodedig.

- 8.2.3 Mae **Tabl 88-11** yn dangos bod awdurdodau lleol Canolbarth Cymru wedi derbyn tua 5.25% o gyfanswm y cyllid cyfalaf ar gyfer trafndiaeth a ddyrannwyd i awdurdodau lleol yng Nghymru dros y cyfnod hwn. Mae hyn yn sylweddol llai o arian ar gyfer trafndiaeth na'r rhanbarthau eraill yng Nghymru dros y 5 mlynedd diwethaf.

Tabl 88-11 - Cyfanswm dyraniad cyllid Canolbarth Cymru erbyn blwyddyn ariannol (Grantiau Cyfalaf Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru)⁴⁸

	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21
Cyfanswm dyraniad cyllid Canolbarth Cymru	£4,600,000	£6,651,352	£3,977,355	£5,234,092	£4,231,000
% o gyfanswm cyllid Cymru a ddyrannwyd i Ganolbarth Cymru	4%	6.89%	5.72%	4.32%	4.93%

- 8.2.4 Mae **Tabl 88-22** yn nodi'n fanylach y Grantiau Trafnidiaeth Lleol (ac eithrio grantiau refeniw bysiau) a ddyfarnwyd gan Lywodraeth Cymru i Awdurdodau Lleol rhwng 2023 a 2024. Dyfarnwyd cyfanswm o £104.5 miliwn gan Lywodraeth Cymru a derbyniodd Canolbarth Cymru £4.6 miliwn ohono ar draws y cronfeydd cyllido.

Tabl 88-22 - Grantiau Trafnidiaeth Lleol 2023-2024 (Grantiau Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru)

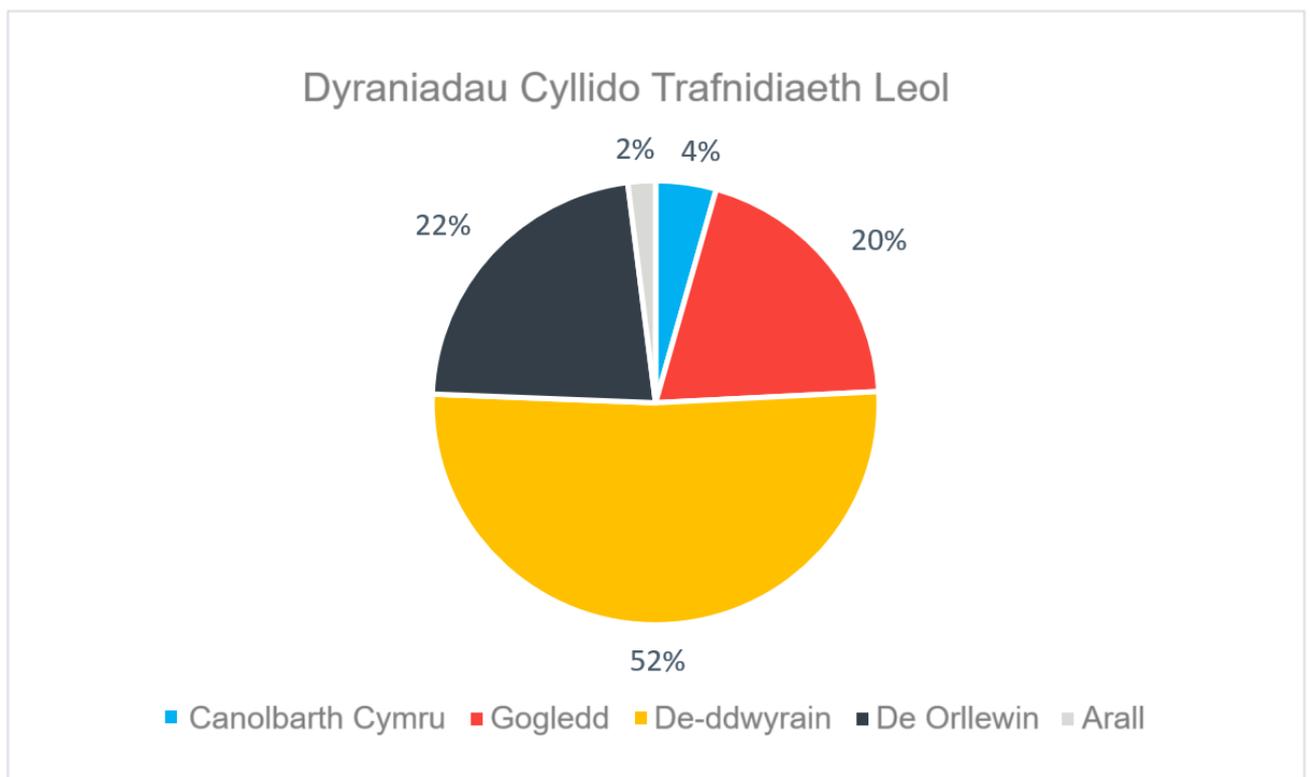
Grantiau Trafnidiaeth Lleol	Cyfanswm Cyllid Canolbarth Cymru
20mya	£350,000
Cronfa Teithio Llesol	£1,570,000
Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	£694,000
Cronfa Trafnidiaeth Leol	£1,360,000

⁴⁸ Ffigurau a ddarparwyd gan Gydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru

Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn	£504,000
Refeniw Diogelwch ar y Ffyrdd	£155,000
Cyfanswm	£4,600,000

8.2.5 Mae Ffigur 88-11 yn dangos cyfran cyllid Grant Trafnidiaeth Leol 2023-2024 a ddyrannwyd i Ganolbarth Cymru o'i gymharu â'r rhanbarthau eraill. Dim ond 4% o'r cyllid a ddyrannwyd i Ganolbarth Cymru, sy'n isel o'i gymharu â'r dyraniad cyllid ar gyfer y Gogledd (20%), De-ddwyrain Lloegr (52%) a De-orllewin Lloegr (22%). Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i adolygu'r broses dyrannu Grant Trafnidiaeth i rannu'r cyllid.

Ffigur 88-11 - 2023-2024 Dyraniadau Cyllid Trafnidiaeth Lleol



8.2.6 Mae uchelgais sylweddol yng Nghanolbarth Cymru i gyflawni'r cynlluniau a'r dyheadau a nodir yn y Cynllun Datblygu Rhanbarthol a gwireddu gweledigaeth ac amcanion CTRhCC. Er mwyn cyflawni'r newid sylweddol hwn mewn trafndiaeth, bydd angen cynnydd yn y dyraniad cyllid ar gyfer Canolbarth Cymru gan Lywodraeth Cymru sy'n gymesur â phoblogaeth y rhanbarth. Bydd angen i'r CTRh helpu i arwain y gwaith o flaenoriaethu cyllid yng Nghanolbarth Cymru a dderbyniwyd gan Lywodraeth Cymru dros y pum mlynedd nesaf.

8.2.7 Mae Canllawiau CTRh Llywodraeth Cymru yn nodi bod Cydbwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol yn cael eu hannog i fod yn greadigol wrth geisio cyllid ychwanegol ar gyfer buddsoddiad trafndiaeth trwy archwilio cyllid sector preifat neu ffynonellau cyllid amgen eraill. Bydd yr holl gyfleoedd am gyllid trafndiaeth yn cael eu ceisio i gefnogi'r gwaith o gyflawni cynlluniau o fewn y CTRh. Bydd hyn yn cynnwys cyfleoedd ar gyfer cydweithredu yn y sector cyhoeddus a'r sector preifat ac ymchwilio i'r cwmpas ar gyfer trosoli buddsoddiad y sector preifat mewn cynlluniau.

Rhannwyd enghreifftiau o gydweithio o'r fath yn ystod ymgysylltu â rhanddeiliaid lle'r oedd buddsoddiad twristiaeth y sector preifat mewn maes coedwigaeth sector cyhoeddus wedi arwain at welliannau i Lwybr Taf yn Sir Gaerfyrddin yn cael eu sicrhau drwy ennill y cynllunio.

- 8.2.8 Bydd cyfleoedd am gyllid drwy gydweithio â sectorau eraill hefyd yn cael eu hymchwilio. Er enghraifft, mae cysylltiadau rhwng ymyriadau arfaethedig ar gyfer twristiaeth yng Nghanolbarth Cymru⁴⁹ a'r rhai ar gyfer trafndiaeth (e.e. gwell cysylltiadau cerdded a beicio, mwy o ddarpariaeth o bwyntiau gwefru cerbydau trydan), a allai o bosibl agor cyfleoedd cyllido amgen ar gyfer blaenoriaethau trafndiaeth fel Bargen Twf Canolbarth Cymru, Cronfa Ffyniant Gyffredin neu Croeso Cymru.
- 8.2.9 Bydd yr holl gynlluniau cyfalaf o fewn y CTRh yn gofyn am ymrwymiad referniw parhaus gan yr awdurdodau lleol trwy gostau cynnal a chadw. Bydd angen i'r CTRh nodi sut y bydd awdurdodau lleol yn cyflawni canlyniadau referniw y buddsoddiad cyfalaf.
- 8.2.10 Mae'r RTDP hefyd yn cynnwys cynlluniau sydd angen cymorth cyllid referniw fel prosiectau newid ymddygiad. Gall prosiectau sy'n seiliedig ar referniw o'r fath fod yn ddwys o ran adnoddau ac yn gostus i'w cyflawni ac mae angen eu symud ymlaen yn genedlaethol i sicrhau'r effaith fwyaf, yn hytrach na dibynnu ar gyllid ar lefel fwy lleol. Bydd cynaliadwyedd prosiectau o'r fath yn fater allweddol er mwyn osgoi dibyniaeth ar gyllid grant tymor byr, ac i sicrhau parhad prosiect neu wasanaeth trafndiaeth y tu hwnt i amserlenni cyllid grant. Bydd cydweithio ag ystod o bartneriaid yn bwysig i nodi cyfleoedd cyllido ehangach a allai fod o fudd i brosiectau trafndiaeth o fewn y Cynllun Cludiant Cenedlaethol.

⁴⁹ Astudiaeth a Chynllun Gweithredu Twristiaeth Rhanbarthol Canolbarth Cymru (2002)

9 MONITRO A GWERTHUSO

- 9.1.1 Cefnogir CTRhCC gan Gynllun Monitro a Gwerthuso (ASE), sydd wedi'i gynnwys fel **Atodiad 9**. Mae'r ASE yn defnyddio amcanion CTRhCC fel sail ar gyfer monitro effeithiau CTRhCC.
- 9.1.2 Mae CTRhCC wedi dangos y cysylltiadau rhwng amcanion CTRhCC a'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol yn Llwybr Newydd (cyfeiriwch at **Atodiad 3**) ac felly, drwy fonitro cynnydd yn erbyn amcanion CTRhCC, bydd cynnydd rhanbarthol hefyd wrth gyflawni'r blaenoriaethau a'r uchelgeisiau cenedlaethol yn cael ei fonitro. Mae'r ASE hefyd yn tynnu sylw at gysylltiadau rhwng amcanion CTRhCC a thargedau cenedlaethol perthnasol fel y rhai ar gyfer datgarboneiddio a newid moddol.
- 9.1.3 Mae'r ASE yn rhoi trosolwg o'r allbynnau a fydd yn cael eu cyflawni gan y prosiectau CTRhCC, y canlyniadau a'r effeithiau a ddisgwylir a sut y bydd y buddion disgwyliedig hyn yn cael eu mesur a'u monitro. Mae'r ASE yn nodi sut y bydd canlyniadau tymor byr a chanolig ac effeithiau tymor hwy CTRhCC yn cael eu monitro a'u gwerthuso i sicrhau bod amcanion yn cael eu cyflawni a'r buddion yn cael eu gwireddu.
- 9.1.4 Mae'r ASE yn cynnwys set o fesurau monitro CTRhCC ac mae'n cynnwys gwybodaeth sylfaenol lle mae hyn ar gael. Mae'r mesurau monitro yn cysylltu â fframwaith meini prawf llesiant a ddefnyddir yn yr IWBA lle bo hynny'n berthnasol. Mae'r ASE hefyd yn cynnwys dangosyddion a data sylfaenol o Fframwaith Monitro Llwybr Newydd lle bo hynny'n berthnasol, a fydd yn cael ei ddiweddarau'n barhaus gan TrC. Mae'r ASE yn darparu asesiad cychwynnol o ofynion casglu data a dulliau arfaethedig o gasglu data.
- 9.1.5 Bydd angen i amlder casglu data at ddibenion monitro adlewyrchu gofynion monitro CTRh. Mae Canllawiau CTRh Llywodraeth Cymru yn nodi y bydd yn ofynnol i Gydbwyllgorau Corfforedig gyflwyno adroddiadau perfformiad blynyddol ar CTRh i Lywodraeth Cymru bob blwyddyn. Felly, mae'r ASE yn cynnwys mesurau realistig a phriodol i'w hadolygu a'u monitro'n flynyddol gan y Cydbwyllgorau Corfforedig. Yn ogystal, dylid paratoi gwerthusiad cynhwysfawr ar ôl tair blynedd i asesu a yw CTRhCC yn cyflawni ei ganlyniadau, gan ddarparu gwerth am arian ac a oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol. Bydd canlyniadau'r gwerthusiad hwn yn bwydo i mewn i'r CTRh dilynol ar gyfer pob Cydbwyllgor Corfforedig a'r NTDP dilynol. Bydd Cydbwyllgor Corfforedig Canolbarth Cymru yn gyfrifol am yr holl weithgareddau monitro ac adrodd i Lywodraeth Cymru.



Llawr 1af, Quest House
Parc Busnes Llaneirwg, Heol Fortran
Llaneirwg, Caerdydd
CF3 0EY

wsp.com