

## Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Astudiaeth o Gysylltiadau Trafnidiaeth rhwng Gogledd a De Cymru

Strategaeth Drafnidiaeth - Crynodeb Gweithredol

ISBN: 0 7504 2444 3 Mai 2000 © Hawlfraint y Goron

### Y Comisiwn

1.1 Mae'r astudiaeth yn darparu arolwg cynhwysfawr o'r holl ddewisiadau trafndiaeth er mwyn gwella cysylltiadau trafndiaeth rhwng y de a'r gogledd oddi mewn i Gymru.

1.2 Eglurwyd y symbyliad i'r astudiaeth yn nogfen y Swyddfa Gymreig "Gyrru Cymru Ymlaen" a gyhoeddwyd yng Ngorffennaf 1998. Daw'r adroddiad i'r casgliad nad oes cyfiawnhad dros strategaeth o welliannau helaeth ar briffyrdd rhwng y de a'r gogledd ar gyfer y dyfodol am resymau sy'n ymwneud â thraffig neu'r amgylchedd, ond bod angen gwelliannau. Dywed yr adroddiad ymhellach:

*"Ein strategaeth, felly, yw gweithio i sicrhau gwelliannau sylweddol yn y gwasanaethau cludiant cyhoeddus rhwng y gogledd a'r de ond y dylid ychwanegu ar y rheini drwy gyfrwng gwelliannau cyson a chymharol fach yn y rhwydwaith cefnffyrdd."*

1.3 Roedd y cyfarwyddyd prosiect a ddarparwyd gan y Cynulliad yn dynodi gofynion cyffredinol yr astudiaeth sef:

i Astudiaeth trafndiaeth amlfoddol i ddynodi'r posibilïadau ar gyfer gwella cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus rhwng y de a'r gogledd.

ii Datblygu strategaeth a blaenoriaethu cyffredinol ar gyfer gwelliannau priffyrdd ar rai rhannau o'r A470, A487, A483 a A489.

iii Asesiad o ddigonolrwydd y cyfleusterau gwasanaeth presennol ar hyd y ffordd.

## Methodoleg

### 2.1 Rhoddir crynodeb isod o'r fethodoleg ar gyfer yr astudiaeth:

- Ymgynghori – ymgynghorwyd â'r asiantau cefnffordd perthnasol, awdurdodau lleol, gweithredwyr trafndiaeth, defnyddwyr trafndiaeth a rhai eraill cysylltiedig ynghylch eu barn, eu dyheadau, eu polisiau a'u cynlluniau.
- Y Sefyllfa Bresennol – dangosodd hyn y sefyllfa bresennol o ran teithio rhwng y de a'r gogledd gan ystyried seilwaith, gwasanaethau a'r galw am deithio ar ffyrdd, rheilffyrdd, bysiau ac awyrennau. Dangoswyd y ddarpariaeth bresennol o drafndiaeth gyhoeddus a'r defnydd ohoni ac o hyn y cafwyd Fframweithiau Ansawdd y Gwasanaeth Presennol ar gyfer y gwahanol foddau.
- Sefyllfa Gwneud-y-lleiaf yn y Dyfodol – dangoswyd y newidiadau tebygol yn y galw a'r ddarpariaeth o wasanaethau gan gymryd i ystyriaeth polisi'r llywodraeth.
- Dynodi Dewisiadau – dynodwyd yr angen am gyfleusterau trafndiaeth ychwanegol ar sail yr ymgynghoriadau a'r asesiad o'r sefyllfa drafndiaeth yn awr ac yn y dyfodol.
- Asesiad o Ddewisiadau – aseswyd dewisiadau trafndiaeth yn ôl pum maen prawf y llywodraeth sef yr amgylchedd, diogelwch, yr economi, hygyrchedd ac integreiddio.
- Blaenoriaethu Gwelliannau – defnyddiwyd yr asesiad o'r dewisiadau ar y cyd â'r strategaeth drafndiaeth gyffredinol yn sail ar gyfer blaenoriaethu gwelliannau trafndiaeth.

## Ymgynghoriadau

3.1 Cynhaliwyd ymgynghoriadau drwy gydol cyfnod yr astudiaeth gyda'r asiantau cefnffordd, awdurdodau lleol, y prif weithredwyr trafndiaeth, defnyddwyr trafndiaeth a chyrrff cysylltiedig eraill. Roedd yr ymgynghoriadau'n dynodi awydd cryf i wella cysylltiadau trafndiaeth rhwng y gogledd a'r de, ac roedd galw am welliannau yn yr holl foddau trafndiaeth er mwyn sicrhau dewisiadau ymarferol ar gyfer teithio rhwng y gogledd a'r de, a darparu dewis gwirioneddol rhwng y moddau. Mae nifer o gyrrff wedi dynodi, ac yn hybu, nifer fawr o fentrau er mwyn cyflawni'r nodau hyn.

## Casglu Data

4.1 Fel rhan o'r astudiaeth cyflawnwyd ymarfer casglu data helaeth oedd yn ymdrin â ffyrdd, rheilffyrdd a bysiau. Fel rhan o'r ymarfer hwn, rhannwyd nifer o holiaduron ymysg defnyddwyr trafndiaeth er mwyn cael eu barn ar y sefyllfa drafnidiaeth bresennol ac awgrymiadau am welliannau. Roedd cyfradd dychwelyd yr holiaduron hyn yn uchel iawn ac mae hyn yn adlewyrchu'r pwys y mae defnyddwyr trafndiaeth yn ei roi ar y ddarpariaeth trafndiaeth rhwng gogledd a de Cymru.

## Y Sefyllfa Bresennol

5.1 Bwriwyd golwg yn yr astudiaeth ar y seilwaith trafndiaeth presennol ar gyfer yr holl foddau trafndiaeth gan gynnwys manylion y gwasanaethau a'r prisiau lle'r oedd hynny'n berthnasol.

5.2 Cyflawnwyd cryn nifer o welliannau yn y rhwydwaith cefnffyrdd yng nghanolbarth a gogledd Cymru yn y blynyddoedd diwethaf hyn, ond er gwaethaf hynny mae'r rhwydwaith priffyrdd yn dal i fod yn annigonol, gan mwyaf, ac nid yw'r rhan fwyaf o'r llwybrau yn gyson â safonau modern. Mae'r A470 yn cynnwys rhannau lle y ceir un lôn ar waith oherwydd ymsuddiad neu bontydd cul. Ceir nifer o rannau o ffyrdd lle na all dau fws neu gerbyd trwm fynd heibio i'w gilydd oherwydd lled y gerbyddffordd.

5.3 Ni cheir ond un gwasanaeth rheilffyrdd uniongyrchol y diwrnod rhwng gogledd a de Cymru. Mae hwn yn rhedeg drwy Crewe ac nid yw'n gwasanaethu Wrecsam. Fodd bynnag, mae Cynulliad Cenedlaethol Cymru wedi cyhoeddi'n ddiweddar y bydd yn darparu arian ar gyfer un gwasanaeth uniongyrchol y diwrnod yn y ddau gyfeiriad rhwng gogledd a de Cymru, drwy Wrecsam, ac mae hyn i fod i ddechrau ym Mai 2000.

5.4 Ar wasanaethau rheilffyrdd eraill mae angen newid yn Crewe ar gyfer teithiau rhwng gogledd a de Cymru a newid yn Amwythig ar gyfer teithiau rhwng Wrecsam a de Cymru. Mae'r amseroedd cyfnewid yn amrywio rhwng 10 munud ac 1 awr 35 munud.

5.5 Mae i'r rhwydwaith ffyrdd swyddogaeth bwysig o ddarparu mynediad ar gyfer

cymunedau gwledig yng nghanolbarth a gogledd Cymru. Mae teithiau lleol yn cyfrif am y rhan fwyaf o'r siwrneiau ar y rhwydwaith cefnffyrdd a phrif ffyrdd.

5.6 Mae'r rhan fwyaf o deithiau ffyrdd pellter hir â phen taith yn Lloegr. Dim ond ychydig o deithiau pellter hir sydd â'u dechrau a'u diwedd yng Nghymru.

5.7 Nifer fach o deithiau rhwng y gogledd a'r de yng Nghymru a geir ar hyn o bryd. Mae'r astudiaeth yn dynodi cyflawni rhwng 588 (Hydref) a 732 (Awst) o deithiau y diwrnod, yn y ddau gyfeiriad, rhwng gogledd a de Cymru. O blith y rhain gwneir 443 (Hydref) a 587 (Awst) o deithiau y diwrnod (un ffordd) ar ffyrdd. Ar sail arolygon Trafnidiaeth Rhanbarth De Cymru a gyflawnwyd yn 1989 mae eraill wedi amcangyfrif fod 1250 o deithiau'r diwrnod (un ffordd) yn cael eu cyflawni, ond roedd data arolygon Trafnidiaeth Rhanbarth De Cymru yn cynnwys Caer ac Amwythig yn rhan o 'ogledd Cymru', felly anodd yw cymharu.

5.8 Mae'r arolygon yn dangos mai Caerdydd yn ne Cymru a Wrecsam, ac wedyn arfordir gogledd Cymru yng ngogledd Cymru, yw'r prif bennau taith i siwrneiau rhwng y gogledd a'r de ar y ffyrdd. Mae teithiau rhwng Caerdydd a Wrecsam yn cyfrif am 13% o'r teithiau rhwng y gogledd a'r de.

5.9 Yn achos teithiau ar reilffyrdd, Caerdydd yw'r pen taith pwysicaf yn ne Cymru gan gyfrif am 74% o'r holl deithiau o ogledd Cymru. Yn y gogledd, Bangor ac wedyn Caer yw'r prif bennau taith. Mae teithiau rhwng Caerdydd a Bangor yn cyfrif am 22% o'r holl deithiau rhwng y de a'r gogledd ar y rheilffyrdd.

5.10 Ar gyfer teithiau ar ffyrdd rhwng de Cymru a gogledd dwyrain Cymru a Wrecsam, yr A470, A483 yw'r llwybr a ffafrir, er bod yr A49, A5 drwy Loegr hefyd yn cael ei ddefnyddio. Wrth fynd i ogledd orllewin Cymru, yr A470, A487 yw'r llwybr a ffafrir. Anaml y defnyddir yr A470 yng ngogledd Cymru ar gyfer teithiau rhwng y gogledd a'r de.

5.11 Mae'r amser teithio ar y ffyrdd rhwng gogledd a de Cymru rhwng 4 a 5 awr.

12. Mae'r arolygon o amseroedd teithio ar deithiau rhwng Caerdydd a gogledd dwyrain Cymru a Wrecsam yn dangos mai'r A49, A5 yw'r llwybr cyflymaf, ar gyfartaledd. Mae llwybr yr A470, A489, A483 yn arafach o 20 munud, ar gyfartaledd.
13. Ar y rheilffyrdd, mae'r amseroedd o orsaf i orsaf rhwng Caerdydd a Bae Colwyn yn amrywio rhwng 3 awr 45 munud a 5 awr. O Gaerdydd i Fangor mae'r amseroedd yn amrywio rhwng 4 awr 10 munud a 5 awr 15 munud.
1. Mae nifer presennol y teithiau rhwng gogledd a de Cymru fel a ganlyn:

Modd	Cyfartaledd Blynyddol y Cyfansymiau Dyddiau Gwaith o Deithiau Personau (un ffordd)
Ffyrdd (heb gynnwys yr M5)	443 (Hydref) 587 (Awst)
Rheilffyrdd	143
Bysiau	2
Cyfanswm	558 (Hydref) 732 (Awst)

Cyfanswm nifer y teithiau personau rhwng de a gogledd Cymru (un ffordd)

## Fframwaith Ansawdd Gwasanaeth – Y Sefyllfa Bresennol

6.1 Crynhowyd nodweddion y moddau trafndiaeth presennol ar gyfer teithio rhwng y gogledd a'r de ar ffurf Fframwaith Ansawdd Gwasanaeth. Amcan y fframwaith yw darparu cymhariaeth o lefel y gwasanaeth a ddarperir.

6.2 Mae'r fframweithiau ansawdd gwasanaeth yn dangos y pwyntiau canlynol:

- Y car yw'r modd drytaf ar gyfer teithio busnes rhwng gogledd a de Cymru. Yn achos teithiau hamdden, mae cost teithio mewn ceir yn is o lawer ac yn debyg i gost trafndiaeth gyhoeddus.
- Mae'r amser teithio mewn car yn gynt nag ar drafnidiaeth gyhoeddus.
- Yn achos teithio busnes, y car yw'r modd gorau o ran amser y siwrnai, dibynadwyedd, cysur ac argaeledd.

## Y Galw yn y Dyfodol

7.1 Dangoswyd y galw am deithio yn y dyfodol yn 2017 ar gyfer teithiau ar ffyrdd a rheilffyrdd.

7.2 Yn 2017 disgwylir y bydd nifer y teithiau person, un ffordd, mewn car rhwng y gogledd a'r de yng Nghymru rhwng 511 a 600 o deithiau'r diwrnod yn Hydref gan gynyddu i rhwng 677 a 795 o deithiau'r diwrnod yn Awst.

7.3 Rhagwelir y bydd nifer y teithiau un ffordd ar reilffyrdd rhwng y gogledd a'r de dros 300 yn 2017.

## Dewisiadau er mwyn Gwella Cysylltiadau rhwng y Gogledd a'r De

8.1 Mae'r dewisiadau dichonol er mwyn gwella teithio rhwng y gogledd a'r de yn cwmpasu'r pedwar prif fodd trafniadaeth – ffyrdd, rheilffyrdd, bysiau ac awyrennau. Mae'r dewisiadau yr ymchwiliwyd iddynt wedi eu crynhoi o gyfuniad o awgrymiadau gan y client, ymgynghoredigion a dewisiadau a ddynodwyd yng nghwrs yr astudiaeth. Ni cheisiwyd cynhyrchu rhestr gynhwysfawr o'r holl ddewisiadau trafniadaeth dichonol, ond, yn hytrach, targedwyd dewisiadau ac iddynt y potensial mwyaf i gryfhau cysylltiadau rhwng y gogledd a'r de yng Nghymru.

8.2 Y dewisiadau a ystyriwyd oedd:

### Dewisiadau Priffyrdd

1. Gweithredu'r cynlluniau gwella presennol, sydd yn cael eu paratoi/hystyried

2. Llwybr priffordd strategol rhwng gogledd a de Cymru, lleoliad a safon y llwybr hwn.

### Dewisiadau Rheilffyrdd

3. Gwasanaeth rheilffyrdd uniongyrchol rhwng gogledd a de Cymru sy'n stopio yn Wrecsam. Mae tri dewis posibl o dan ystyriaeth.

4. Gwell integreiddio o'r gwasanaethau presennol

### Dewisiadau Coets/Bysiau

5. Gwasanaeth coets rhwng gogledd a de Cymru

6. Gwasanaeth coets/bysiau cyswllt i orsafoedd rheilffyrdd

Dewisiadau Awyrennau

7. Gwasanaeth awyr rhwng gogledd a de Cymru

Dewisiadau cyfunedig

8. Cyfuniad o'r dewisiadau a restrir uchod.

## Argymhellion

9.1 Mae'r astudiaeth yn argymhell nad oes angen rhoi ystyriaeth bellach i'r dewisiadau trafnidiaeth canlynol:

- Ystyriwyd datblygu llwybr yr A49, A5 i'w ddatblygu'n llwybr ffordd strategol i gysylltu gogledd a de Cymru am y rheswm mai hwn, ar hyn o bryd, yw'r llwybr cyflymaf. Hepgorwyd y dewis hwn am ei fod yn Lloegr, ac felly, dim o dan awdurdod Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Mae defnyddwyr y llwybr hwn yn profi tagfeydd ar hyn o bryd a fydd yn gwaethygu yn y dyfodol wrth i lefelau traffig gynyddu, os na chyflawnir gwelliannau. Mae Henffordd yn dagfa fawr ac mae cynllun y ffordd osgoi wedi'i dynnu'n ôl gan yr Asiantaeth Briffyrdd.

- Hepgorwyd y dewis o wasanaethau rheilffyrdd uniongyrchol rhwng gogledd a de Cymru gan ddefnyddio rheilffordd Calon Cymru am y byddai

hyd amser y siwrneiau'n rhy hir i annog pobl i ddefnyddio'r gwasanaeth, ac am y byddai'n golygu dargyfeiriadau daearyddol sylweddol o'r llwybr uniongyrchol. Nid yw hwn yn ddewis mor atyniadol â'r rheilffordd rhwng Caerdydd a Crewe.

- Rhoddwyd ystyriaeth hefyd i ailagor rheilffordd arfordir y gorllewin o Gaerfyrddin i Fangor er mwyn hwyluso gwasanaethau rheilffyrdd rhwng y gogledd a'r de. Byddai'r dewis hwn yn golygu'r angen i osod trac newydd ar y rhannau rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth a rhwng Porthmadog a Bangor a fydd yn costu rhwng £150 a £450 miliwn. Deuir i'r casgliad y byddai cost y dewis hwn yn ormodol, a bod y galw'n debygol o fod yn is o lawer nag am wasanaeth rhwng y gogledd a'r de ymhellach i'r dwyrain.

## **9.2 Argymhellion – Priffyrdd**

9.2.1 Mae'r cynlluniau gwella priffyrdd a gynigir yn gynlluniau lleol ac, ar y cyfan, yn dilyn y llwybr presennol, ynghyd â rhai ffyrdd osgoi lle nad oes modd gwella'r llwybr presennol. Mae'r cynlluniau arfaethedig yn cymryd i ystyriaeth y materion amgylcheddol, hygyrchedd ac anghenion lleol am drafnidiaeth rhwng cymunedau ar hyd y llwybrau.

9.2.2 Dylai'r strategaeth ar gyfer gwelliannau priffyrdd adlewyrchu pwys strategol y llwybrau gan roi'r flaenoriaeth uchaf i welliannau ar rannau llwybr A ac E ac wedi hynny i ran llwybr B, wedyn D ac yn olaf rhan llwybr C (gweler Ffigur 2).

9.2.3 Dynodwyd Statws Blaenoriaethol i'r cynigion gwella presennol sydd wedi'u gwerthuso o fewn i'r crynodeb. Dangosir y cynlluniau yma gyda'u statws yn Ffigur 2.

9.2.4 Yn Christmas Pitch a Phont ar Ieithon yn y Bontnewydd ar Wy, mae'r llwybr presennol wedi ei leihau i un lôn o draffig sy'n rhedeg bob yn ail yn y ddau gyfeiriad dan reolaeth goleuadau traffig. Mae hyn yn annerbyniol ar gefnffordd sy'n rhan o'r rhwydwaith craidd ar gyfer Cymru. Argymhellir felly y dylid symud ymlaen â chynlluniau Christmas Pitch a Chwmbach i'r Bontnewydd ar Wy fel mater o frys, er mwyn adfer traffig dwy ffordd yn y manau hyn. Fodd bynnag, dylid ystyried cynllun llai i oresgyn problem benodol ym Mhont ar Ieithon os nad eir ymlaen â'r cynllun Cwmbach i'r Bontnewydd ar Wy yn y tymor byr.

9.2.5 Codwyd y gwelliant yn Ysgiog i statws blaenoriaeth 1 gan ei bod yn debygol y bydd traffig wedi'i leihau i un lôn yn rhedeg bob yn ail yn y dyfodol os nad ymgwymerir â



gwaith adfer er mwyn goresgyn colli cynhaliaeth ochr oherwydd erydu gan afon Gwy.

9.2.6 Mae'r astudiaeth hon wedi rhoi statws blaenoriaeth 4 i gynllun Dolwyddelan i Bont yr Afanc, gan mai prin iawn yw gwerth strategol yr A470 yn y fan hon, o ran cysylltu'r gogledd a'r de. Fodd bynnag, derbynnir y dylai'r cynllun gael blaenoriaeth uchel o hyd er mwyn datrys y problemau priffyrdd arbennig o ddifrifol yn yr ardal hon.

7. Derbynnir bod rhai o'r cynlluniau y dynodwyd blaenoriaeth uchel iddynt wedi'u gohirio ers blynyddoedd lawer a'i bod yn bosibl nad yw'r llwybrau ffafriol presennol yn briodol nac yn addas bellach. Yn benodol, mae ffyrdd osgoi'r Drenewydd, Rhaeadr Gwy a Llanrwst yn y dosbarth hwn. Bydd angen adolygu cynlluniau o'r fath a dynodi'r dewisiadau mwyaf priodol. Gallai'r rhain gynnwys gwneud gwell defnydd o'r ffordd bresennol. Yn yr un modd, mae'n bosibl fod llai o gyfyngiadau ar rai cynlluniau mewn dosbarth blaenoriaeth is, fel rhai Maes yr Helmau a Phorthmadog, ac y gellid eu gweithredu'n haws gyda llai o effeithiau niweidiol.
  1. Tu fewn i'r crynodeb mae cynlluniau nas gwerthyswyd oherwydd ddiffyg gwybodaeth wedi'u blaenoriaethu le mae gwybodaeth ddigonol ar gael.
9. Argymhellir mai'r rhannau o'r llwybr â phroblemau difrifol neu ddifrifol iawn, lle na chynigir gwelliannau ar hyn o bryd, yw'r rhai y dylid eu harchwilio gyntaf er mwyn dynodi unrhyw welliannau. Dylid rhoi'r flaenoriaeth uchaf i rannau llwybr A ac E, ac wedyn rhannau llwybr B, D ac C gan roi pwys arbennig ar y rhannau hynny lle y gallai cynlluniau wella'r cyfleoedd i oddiweddyd mewn ardaloedd lle y mae'r ddarpariaeth yn wael ar hyn o bryd.
10. Y gost dybiedig o adeiladu yr holl gynlluniau gwelliant presennol ar y rhannau o ffordd sydd â phroblemau difrifol neu hynod o ddifrifol yw £111 miliwn. I alluogi adeiladu y cynlluniau hyn dros gyfnod o ddeng mlynedd bydd angen cyllid o £11.1 miliwn y flwyddyn, ar gyfartaledd. I wella'r llwybrau i safon dderbyniol (h.y. yn cynnwys rhannau lle nad oes unrhyw welliannau yn cael eu cynnig ar hyn o bryd), o fewn deng mlynedd, amcangyfrifir y bydd angen £27 miliwn y flwyddyn, ar gyfartaledd.
11. Dylid cynnwys cyfleoedd i wella goddiweddyd oddi mewn i'r strategaeth wella gyffredinol gan roi pwyslais yn gyntaf ar ddarparu cyfleoedd ar y rhannau yr aseswyd bod iddynt gyfleoedd gwael ar hyn o bryd, ac wedyn ar wella'r ddarpariaeth ar y rhannau lle y ceir cyfleoedd canolig. Rhestrwyd cynlluniau le ddylid cynnwys rhannau goddiweddyd yn yr adroddiad.
12. Dynodwyd ardaloedd lle nad oedd amllder y cilfannau ag arwyddion yn ddigonol. Yn y rhan fwyaf o achosion mae'n debygol y gellid datrys y broblem drwy osod arwyddion a, lle y bo angen, gwella'r cilfannau presennol sydd heb eu nodi. Fodd bynnag, er mwyn sicrhau'r amllder lleiaf a argymhellir, byddai angen un gilfan newydd ar yr A470 rhwng Llandinam a Llanbrynmair a dwy rhwng Llanidloes ac Abertwymyn; dwy ar yr A489/A487 rhwng Caersws a Garthmyl a phump ar yr A487 rhwng Maentwrog a Llanwnda. Byddai gwelliannau cyffredinol yn arwyddion y cilfannau hefyd yn gwella eu diogelwch a'u hygyrchedd i fodurwyr.
13. Dylid darparu ychwaneg o gyfleusterau i'r anabl a chyfleusterau newid dillad babanod rhwng Rhaeadr Gwy a Dolgellau. Byddai cyfleusterau lluniaeth gwell yng nghanolbarth Cymru yn fanteisiol. Fodd bynnag, nid yw'n debygol ei fod yng ngallu'r Cynulliad neu'r awdurdodau lleol i'w darparu ac mae'n debygol na fyddai cyfleusterau o'r fath yn fasnachol hyfyw i'w rhedeg gan

fenter breifat.

14. Mae'r cyfleusterau presennol ar hyd y llwybr ar gyfer gyrwyr masnachol yn wael. Gellir gwella'r sefyllfa'n sylweddol drwy ddarparu manau parcio ag arwyddion digonol sy'n addas i gerbydau nwyddau trwm ger cyfleusterau gwasanaeth presennol neu o fewn pellter cerdded rhesymol. Argymhellir y dylid rhoi ystyriaeth bellach i wella'r cyfleusterau i yrwyr gerbydau nwyddau trwm gan ystyried effaith bosibl darpariaethau o'r fath ar yr amgylchedd lleol.

### **9.3 Argymhellion – Trafnidiaeth Gyhoeddus**

9.3.1 Mae'r astudiaeth yn argymhell Cynulliad Cenedlaethol Cymru i ddilyn y dewisiadau canlynol:

- Gwasanaethau rheilffyrdd uniongyrchol rhwng gogledd a de Cymru drwy ailgyfeirio rhai o'r trenau presennol rhwng Caerdydd a Manceinion i arfordir gogledd Cymru drwy Crewe, gyda'r posibiliad o un neu ddau o wasanaethau drwy Amwythig a Wrecsam. Dylid cyfuno hyn ag integreiddio da gyda'r gwasanaethau anuniongyrchol eraill.
- Dylid gwella'r amseroedd cyfnewid trenau rhwng gogledd a de Cymru. Dylai amseroedd cyfnewid fod tua 15 munud er mwyn rhoi cyfnod aros derbynol a chaniatáu rhywfaint o amser sbâr os yw trenau'n hwyr. Dylid ceisio lleihau amseroedd cyfnewid ynghyd â'r ddarpariaeth o rai gwasanaethau uniongyrchol. Gellir ceisio hyn ar y cyd â chyflwyno gwasanaeth rhwng Birmingham a gogledd Cymru drwy Amwythig a Wrecsam. Wedyn gallai teithwyr o gogledd a de Cymru ddefnyddio Amwythig yn fan cyfnewid ar gyfer gwasanaethau anuniongyrchol.
- Dylid hybu cyfleusterau parcio da a chysylltiadau da â gwasanaethau bysiau lleol yn yr holl orsafoedd rheilffyrdd.
- Argymhellir cynnal ymchwil bellach i wasanaeth coetsau rhwng gogledd a de Cymru, gan ganolbwyntio ar y llwybrau rhwng Caerdydd a Chaer a Chaerdydd a Bangor, ac awgrymir man cyfnewid yn y Drenewydd. Dylai'r rhain fod yn wasanaethau o ansawdd uchel sy'n stopio mewn manau penodol yn unig. Dylai'r gwasanaeth stopio mewn trefi mawrion a chynnig cyfleoedd i gyfnewid â rheilffordd Calon Cymru a'r rheilffordd o Aberystwyth i Amwythig.

9.3.2 Ar y cyd â'r gwelliannau a argymhellir mewn trafndiaeth gyhoeddus, mae'n holl bwysig i'r rhain gael eu hyrwyddo drwy ymgrych ymwybyddiaeth gyhoeddus helaeth. Er mwyn cyflawni potensial unrhyw welliannau mewn trafndiaeth gyhoeddus, rhaid i deithwyr fod yn ymwybodol o'u bodolaeth.