Cyngor Gwynedd

Gwelliannau Trafnidiaeth Llanbedr
WelTAG Cam 0 - Yr Achos dros Newid

Hydref 2024

Rheoli Ansawdd

Rhifyn/adolygiad	Rhifyn Cyntaf	Adolygiad 1	Adolygiad 2	Adolygiad 3
Sylwadau	Drafft	Terfynol	Terfynol - Diweddariad yn dilyn Grŵp Adolygu Llywodraeth Cymru	
Dyddiad	13/03/2024	06/06/2024	21/10/2024	
Paratowyd gan	Abby Morris	Abby Morris	Abby Morris	
Gwiriwyd gan	Gwyn Davies / David James	Gwyn Davies / David James	Gwyn Davies	
Awdurdodwyd gan	Jason Collins	Jason Collins	Jason Collins	
Rhif y prosiect	70115176			
Rhif adroddiad	70115176-WSP-GEN-LBR-RP-TR-0002			
Cyfeirnod ffeil	\\uk.wspgroup.com\Central Data\Projects\70115xxx\70115176 - SEWTAPS - Llanbedr WelTAG 1 a 2\03 WIP\TP Transport Planning\05 Reports\Case for Change			

Cynnwys

1 Cyflwyniad.....4

2 Blaenoriaethau, Rhaglenni a Phrosiectau Trafnidiaeth.....5

3 Problemau a Chyfleoedd Trafnidiaeth.....6

4 Amcanion yr Astudiaeth.....7

5 Camau nesaf.....8

Ffigyrau

Ffigwr 1 – Amserlen Prosiectau Trafnidiaeth Llanbedr.....4

Ffigwr 2 – Gweithdy Rhanddeiliaid.....6

Ffigwr 3 – Cynllun Gweithredu.....8

Tablau

Tabl 1 – Amcanion yr Astudiaeth.....7

Atodiadau

Atodiad A - Blaenoriaethau Trafnidiaeth, Rhaglenni a Phrosiectau Ymrwymedig.....9

Atodiad B - Y Pum Ffordd o Weithio.....14

Atodiad C - Cyd-destun Lleol.....16

Atodiad D - Problemau, Cyfleoedd a Chyfyngiadau: Achosion a Thystiolaeth.....26

1. Cyflwyniad

1.1 Trosolwg o'r Astudiaeth WelTAG

Mae Cyngor Gwynedd (CG) wedi derbyn cyllid gan Lywodraeth Cymru i ddatblygu astudiaeth WelTAG Cam Un a Dau er mwyn archwilio i ymyraethau trafnidiaeth posib y gellir gweithredu arnynt i wella pentref Llanbedr.

Mae WelTAG 2024 yn amlinellu na fydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi rhaglenni neu brosiectau sydd heb Achos dros Newid clir ar y cychwyn. Felly, mae'r adroddiad hwn yn defnyddio dealltwriaeth yr ardal leol a blaenoriaethau trafnidiaeth er mwyn amlinellu'r rhesymau dros weithredu drwy ystyried y problemau a chyfyngiadau yn yr ardal astudiaeth.

Diben yr adroddiad hwn, felly, yw bod yn Gam 0 - Yr Achos dros Newid ar gyfer prosiect arfaethedig Gwelliannau Trafnidiaeth Llanbedr. Bydd hyn yn sicrhau bod yr holl randdeiliaid a'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau yn ymwybodol o'r problemau a chyfleoedd trafnidiaeth sydd angen eu harchwilio yn yr ardal astudiaeth a blaenoriaethau polisi trafnidiaeth i sicrhau bod gwelliannau arfaethedig yn effeithiol.

Bydd yr astudiaeth hon yn cael ei chyflawni yn unol â chanllawiau diweddaraf WelTAG 2024[1].

1.2 Cyd-destun

Yn 2015, cwblhawyd astudiaeth WelTAG Cam Un gan Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy (YGC) oedd yn ystyried cynnig ar gyfer ffordd osgoi 1.5km i'r gorllewin o Lanbedr. Cynhaliwyd yr astudiaeth yn unol â chanllawiau diweddaraf WelTAG ar adeg ei ysgrifennu ac mae'n gosod manteision ffordd osgoi yn y lleoliad hwn i gefnogi datblygiad Maes Awyr Llanbedr, ac i ymdrin â'r effaith negyddol o draffig ar y gymuned yn Llanbedr.

Yn dilyn hyn, cyflwynwyd cais cynllunio i adeiladu ffordd newydd, a rhoddwyd caniatâd yn 2020. Mae'r caniatâd cynllunio hwn yn parhau i fod yn ddilys tan yn gynnar yn 2025.

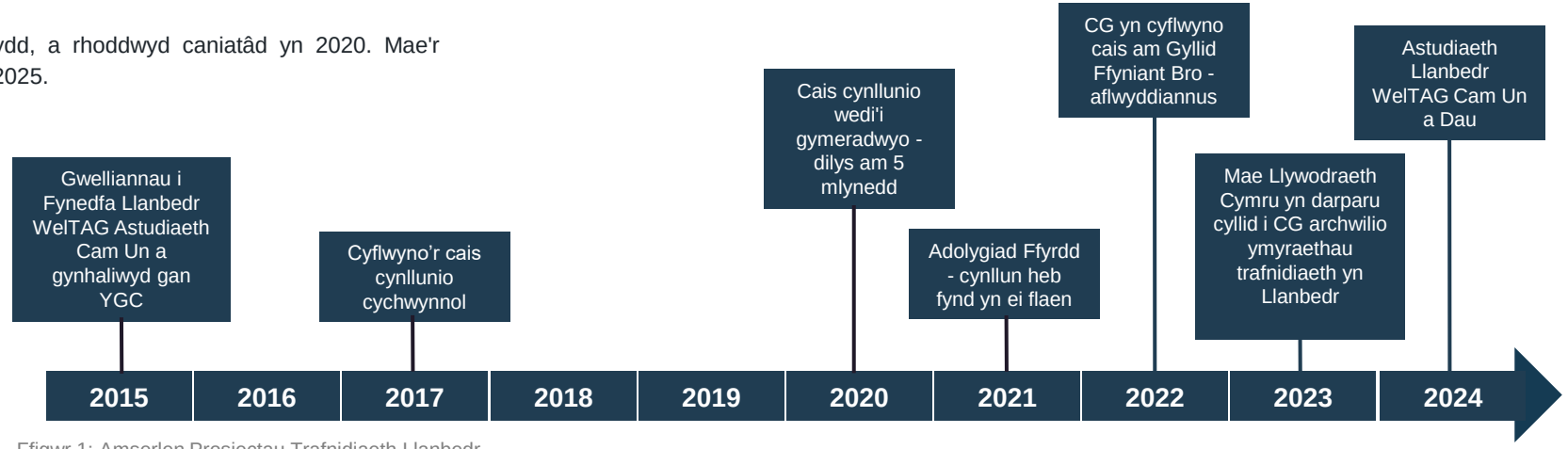
Yn 2021, cafodd Ffordd Fynediad a Ffordd Osgoi Llanbedr ei adolygu gan y Panel Adolygu Ffyrdd[2], gan ganolbwyntio ar ddau gwestiwn penodol:

1. A oes ystyriaeth ddigonol wedi'i rhoi i ddatrysiadau di-drafnidiaeth a datrysiadau heblaw am gapasiti ceir preifat cynyddol ar y rhwydwaith ffordd?

2. A oes ystyriaeth ddigonol wedi'i rhoi i'r cwestiwn a fyddai'r cynnig ffordd yn arwain at allyriadau CO2 ar y rhwydwaith ffordd, neu greu rhwystr sylweddol i gyflawniad ein targedau datgarboneiddio?

Daeth yr adolygiad i'r casgliad nad oedd y cynllun yn alinio'n dda gyda pholisi hinsawdd a thrafnidiaeth newydd Llywodraeth Cymru ac fe wnaethon nhw gynghori na ddylai'r cynllun fynd yn ei flaen. Er bod awgrym wedi'i wneud na ddylai'r cynllun fynd yn ei flaen, awgrymwyd y byddai'n fanteisiol cael trafodaeth pellach rhwng Cyngor Gwynedd a Llywodraeth Cymru am becyn amgen o fesurau i leihau'r effaith negyddol o draffig yn Llanbedr.

Mae hyn wedi arwain yn natblygiad yr astudiaeth hon, fydd yn ystyried opsiynau i wella'r sefyllfa drafnidiaeth ym mhentref Llanbedr. Er mai ar ymyraethau trafnidiaeth cynaliadwy fydd ffocws yr astudiaeth hon, bydd yr astudiaeth hefyd yn ystyried y datblygiad o becyn o fesurau all gynnwys ffordd liniaru cyflymder isel. Dylid ond datblygu hyn os oes modd gwneud achos drwy WelTAG sy'n cwrdd â'r profion adeiladu ffyrdd newydd[3].



Ffigwr 1: Amserlen Prosiectau Trafnidiaeth Llanbedr

1 Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)
2 Panel Adolygu Ffyrdd: Llanbedr access road and bypass | GOV.WALES
3 Ymateb Llywodraeth Cymru i'r Adolygiad Ffyrdd [HTML] | LLYW.CYMRU

2. Blaenoriaethau, Rhaglenni a Phrosiectau Trafnidiaeth

Dylai diben ac amcanion yr astudiaeth fod yn seiliedig ar y blaenoriaethau rhanbarthol a chenedlaethol ar gyfer trafnidiaeth sy'n bodoli o fewn deddfwriaeth a pholisi cyfredol. Crynhoir y deilliannau deddfwriaeth a pholisi allweddol, ynghyd â rhaglenni a phrosiectau ymrwymedig o berthnasedd yn yr astudiaeth hon, fel a ganlyn, gyda rhagor o fanylion yn **Atodiad A**.

2.1 Deilliannau Deddfwriaeth a Pholisi Allweddol

- Mae angen newid moddol sylweddol i ddatgarboneiddio'r system drafnidiaeth, er mwyn cyflawni targed Cymru Net Sero erbyn 2050. Er mwyn cyflawni'r targed newid moddol a osodwyd gan Lwybr Newydd o gynnal 45% o deithiau ar droed, drwy feicio neu drwy drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040, mae'n rhaid blaenoriaethu dulliau trafnidiaeth cynaliadwy.
- Ni ddylid blaenoriaethu adeiladu isadeiledd trafnidiaeth newydd, gyda ffocws ar wneud defnydd gwell o isadeiledd cyfredol, ble bynnag fo'n bosib, fel a osodwyd gan Lwybr Newydd. Os nad oes modd datrys problemau drwy wneud defnydd gwell o isadeiledd cyfredol, dylid datblygu isadeiledd trafnidiaeth newydd yn unol â'r hierarchaeth drafnidiaeth gynaliadwy, gydag adeiladu ffyrdd newydd yn opsiwn olaf.
- Dylai gwelliannau trafnidiaeth ganolbwyntio ar ddulliau cynaliadwy, cael effaith gadarnhaol ar iechyd, sicrhau diogelwch, lleihau allyriadau a chefnogi datblygiad economaidd cynaliadwy, fel a osodwyd gan Lwybr Newydd.
- Fel y nodir gan y Panel Adolygu Ffyrdd, dylid ystyried ffordd liniaru cyflymder isel yn Llanbedr fel 'dewis olaf unwaith mae datrysiadau eraill wedi eu ceisio' yn unig. Dylid ystyried allyriadau carbon ymyraethau trafnidiaeth, gan ddefnyddio profion adeiladu ffyrdd y Panel Adolygu Ffyrdd i helpu gyda hyn.
- Dylai llesiant fod wrth wraidd pob datblygiad yng Nghymru, gydag arweiniad WelTAG 2024 yn integreiddio llesiant wrth wneud penderfyniadau.
- Mae Maes Awyr Llanbedr yn rhan o Ardal Fenter Eryri Llywodraeth Cymru. Mae ffordd fynediad aml-ddefnyddiwr newydd wedi cael ei adnabod fel prosiect blaenoriaeth rhanbarthol o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru, ac felly, mae mynediad i'r safle strategol hon yn bwysig.
- Mae sefydlu economi ymwelwyr cynaliadwy ac amddiffyn y rhinweddau sy'n gwneud Gwynedd yn unigryw er budd yr amgylchedd a chymunedau yn hanfodol, yn unol â Chynllun Economi Ymwelwyr Cynaliadwy Gwynedd ac Eryri.
- Er mwyn cyflawni 'Gwynedd Werdd', mae CG wedi ymrwymo i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol sy'n cwrdd ag anghenion cymunedau ar draws y rhanbarth.

2.2 Rhaglenni a Phrosiectau Ymrwymedig

Mae'r rhaglenni a phrosiectau ymrwymedig sy'n ymwneud â'r prosiect fel a ganlyn:

- **Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)**

  Mae Llywodraeth Cymru eisiau helpu i wella gwasanaethau bysiau drwy gynllunio a darparu gwasanaethau yn unol ag anghenion defnyddwyr, yn hytrach na gofynion masnachol. Mae'r ddeddfwriaeth hon yn cael ei hystyried gan y Senedd ar hyn o bryd a bydd yn galluogi Trafnidiaeth Cymru, ynghyd ag Awdurdodau Lleol, i gynllunio a gweithredu gwasanaethau bws fel sy'n ofynnol, gan ddefnyddio model masnachfreinio.
- **Ardal Fenter Eryri - Maes Awyr Llanbedr**

  Mae CG yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a pherchnogion Maes Awyr Llanbedr i alluogi'r safle gyrraedd ei botensial fel canolfan ragoriaeth ar gyfer Systemau Awyrennau Di-griw (UAS), technolegau datblygol a'r sectorau awyrofod a gofod. Mae'r safle yn rhan o Ardal Fenter Eryri, lle mae Llywodraeth Cymru yn anelu at greu'r amodau gorau posib i fusnesau ffynnu.
- **Llanbedr yn 'Enillion Cyflym'**

  Ar wahân i astudiaeth WelTAG, mae nifer o 'enillion cyflym' yn mynd yn eu blaenau gan CG i wella'r rhwydwaith drafnidiaeth yn Llanbedr. Ymgynghorwyd â rhanddeiliaid drwy gydol y broses o benderfynu ac mae'r cynigion presennol i ddarparu gwell safleoedd bws o fewn y pentref.

2.3 Y Pum Ffordd o Weithio

Mae'n hanfodol datblygu pob prosiect trafnidiaeth wrth ddefnyddio'r pum ffordd o weithio a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae'r pum ffordd o weithio wedi'u defnyddio ar hyn o bryd, a byddant yn parhau i gael eu defnyddio, fel a ddengys yn **Atodiad B**.

3. Problemau a Chyfleoedd Trafnidiaeth

3.1 Crynodeb o'r Cyd-destun Lleol

Cynhaliwyd adolygiad o'r ardal leol, fel a ddarparwyd yn **Atodiad C**, i ddeall y prif broblemau a chyfleoedd trafnidiaeth o fewn yr ardal astudiaeth. Mae'r adolygiad wedi adnabod y materion penodol canlynol:

- Defnydd o geir preifat yw'r prif ddull o deithio yn Llanbedr (80%), mae'n debyg oherwydd natur wledig yr ardal a gan fod angen teithio pellteroedd hir i gael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau allweddol.
- Hefyd, nid oes llawer o gymhelliant i ddefnyddio dulliau cynaliadwy i deithio gan fod y rhwydwaith drafnidiaeth gyhoeddus ac isadeiledd teithio llesol yn wael, nid oes gwasanaethau aml, ac mae cysylltiadau i'r orsaf reilffordd a safleoedd bws ac oddi yno yn wael.
- Mae materion traffig a thrafnidiaeth presennol Llanbedr yn gwaethygu yn ystod misoedd yr haf pan fo mewnlifiad mawr o ymwelwyr i'r ardal (mae dros ddwbl y llif traffig ym mis Awst o gymharu â mis Rhagfyr). Yn sgil y math o deithiau sy'n cael eu gwneud i'r ardal, lle mae'r mwyafrif yn hirdymor ac ar gyfer gwyliau domestig tymor-byr, mae'r duedd o deithio i'r ardal ar drafnidiaeth gyhoeddus yn isel.
- Mae rhan o'r A496 drwy Lanbedr yn gyfyngedig, gan arwain at symudiadau stopio a chychwyn, tagfeydd ac anghysondebau i amser teithio (mae amseroedd teithio 95 canradd yn ddwbl y cyfartaledd). Gwaethygir hyn gan geir yn parcio yn y pentref, er bod y cerbydau hyn yn cael eu defnyddio fel rhwystrau ffisegol i amddiffyn cerddwyr rhag cerbydau.
- Caiff y pentref ei dorri gan yr A496, gyda cherddwyr yn gorfod rhannu lle ar y ffordd gyda cherbydau, sy'n achosi problemau diogelwch, fel a ddengys gan y gyfradd gwrthdrawiadau gymharol uchel (888 i bob biliwn o filltiroedd cerbyd, o gymharu â 170 yn genedlaethol ar ffyrdd A gwledig).
- Mae'r datblygiad posib o Faes Awyr Llanbedr yn cael ei gyfyngu gan ddyluniad y briffordd gyfredol, gyda phryderon diogelwch posib gydag unrhyw gerbyd mwy angen defnyddio Ffordd Mochras i gael mynediad at y safle.
- Mae unrhyw welliannau yn y pentref yn cael eu cyfyngu'n ddifrifol gan bresenoldeb ffryntiadau uniongyrchol ar y ffordd, heb lwybrau troed, a phont Rhestredig Gradd II afon Artro.
- Lleolir yr A496 mewn ardal gyda pherygl llifogydd yng ngogledd y pentref, gydag achosion o lifogydd yn debygol o ddigwydd oherwydd mwy o amlder yn y dyfodol o ganlyniad i effeithiau newid hinsawdd.

Darperir crynodeb o'r problemau trafnidiaeth, cyfleoedd a chyfyngiadau a adnabuwyd yn **Atodiad D**.

3.2 Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

Mae ymgysylltu â rhanddeiliaid yn ofynnol gan WelTAG i helpu siapio amcanion yr astudiaeth a chanlyniadau prosiectau.

Cynhaliwyd cyfarfod cychwynnol gyda'r gymuned leol ym mis Medi 2023, yna gweithdy wyneb-yn-wyneb fis Chwefror 2024 gyda rhanddeiliaid allweddol. Rhoddodd y gweithdy gyfle i gwrdd â chynrychiolwyr o'r gymuned leol a'r ardal ehangach i wrando ar eu hadborth ynglŷn â rhestr ddrafft o broblemau a chyfleoedd trafnidiaeth a adnabuwyd. Mae canlyniadau'r gweithdy hwn wedi'u ymgorffori yn yr adroddiad hwn i sicrhau bod barn y gymuned leol wedi cael ei hystyried.

Dylid nodi bod rhanddeiliaid ehangach, gan gynnwys Aelodau'r Senedd, wedi cael eu e-bostio a gofynnwyd am adborth ynghylch y materion cyfredol yn Llanbedr, gydag unrhyw ymatebion wedi'u ymgorffori o fewn yr adroddiad hwn.

Ffigwr 2: Gweithdy Rhanddeiliaid

4. Amcanion yr Astudiaeth

Yn seiliedig ar ganfyddiadau adolygiad yr ardal leol, ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol, ac ystyriaeth o flaenoriaethau, rhaglenni a phrosiectau trafnidiaeth perthnasol, mae rhestr o wyth amcan astudiaeth wedi'i datblygu. Amlinellwyd yr amcanion astudiaeth arfaethedig isod, gan gynnwys sut maent yn ymwneud ag uchelgeisiau polisi.

Amcanion yr Astudiaeth							
1. Lleihau'r angen i deithio ar gyfer gwasanaethau allweddol a chyflogaeth	2. Gwella diogelwch i bob dull trafnidiaeth	3. Blaenoriaethu teithiau ar droed ac ar feic o fewn pentref Llanbedr	4. Gwella mynediad drwy ddulliau cynaliadwy i Lanbedr ac oddi yno, ac ardaloedd i'r gorllewin o'r pentref	5. Gwella'r amgylchedd adeiledig lleol i wella ymdeimlad o le a chyfrannu at fwrlwm y pentref	6. Lleihau effaith yr economi ymwelwyr ar y rhwydwaith ffyrdd	7. Gwella gwytnwch y rhwydwaith trafnidiaeth yn Llanbedr ac o'i amgylch	8. Lleihau effaith newid hinsawdd ar y gymuned leol
Problemau Trafnidiaeth wedi'u Datrys							
Toriad Cymunedol a Naws am Le Mynediad i Wasanaethau a Chyflogaeth Gwytnwch	Diogelwch Toriad Cymunedol a Naws am Le Yr Economi Ymwelwyr	Diogelwch Dibyniaeth ar Geir Preifat Toriad Cymunedol a Naws am Le Yr Economi Ymwelwyr	Mynediad i Wasanaethau a Chyflogaeth Toriad Cymunedol a Naws am Le Yr Economi Ymwelwyr	Toriad Cymunedol a Naws am Le Yr Economi Ymwelwyr	Diogelwch Toriad Cymunedol a Naws am Le Yr Economi Ymwelwyr	Diogelwch Yr Economi Ymwelwyr Gwytnwch	Diogelwch Mynediad i Wasanaethau a Chyflogaeth Gwytnwch
Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol - Nodau Llesiant							
1 2 4 6 7	1 6	1 2 4 6 7	1 2 3 4 6 7	2 5 6 7	1 3 6 7	1 3 6	1 3 4 6 7
Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 - Uchelgeisiau Llesiant							
A B D	A	A B C D	A B C D	A C D	A B C D	B D	A B D
Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 - Blaenoriaethau							
Blaenoriaeth 1: Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio	Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy.	Blaenoriaeth 3: Annog pobl i newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth	Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy.	Blaenoriaeth 3: Annog pobl i newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth	Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy.	Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy.	Blaenoriaeth 2: Caniatáu pobl a nwyddau i symud yn rhwydd o ddrws i ddrws drwy drafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy.
Cynllun Cyngor Gwynedd 2023-28							
Gwynedd Werdd	Gwynedd Ofalgar	Gwynedd Werdd Gwynedd Ofalgar	Gwynedd Werdd Gwynedd Ffyniannus	Gwynedd Ffyniannus Gwynedd Gartrefol	Gwynedd Ffyniannus	Gwynedd Werdd Gwynedd Ffyniannus Gwynedd Ofalgar	Gwynedd Werdd

Tabl 1: Amcanion yr Astudiaeth

Allwedd

- 1 Cymru iachach
- 2 Cymru sy'n fwy cyfartal
- 3 Cymru Gydnerth
- 4 Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
- 5 Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu
- 6 Cymru o gymunedau cydlynus
- 7 Cymru Lewyrchus
- A Da i bobl a chymunedau
- B Da i'r amgylchedd
- C Da i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg
- D Da i'r economi a'r llefydd

5. Camau Nesaf

5.1 WelTAG

Mae CG wedi rhoi cyllid gan Lywodraeth Cymru i gefnogi cyflwyno astudiaethau WelTAG Cam Un a Dau ynghylch gwelliannau trafnidiaeth yn Llanbedr. Amlinellodd y pwrpas ariannu:

- Yn unol â'r hierarchaeth teithio cynaliadwy, datblygu pecyn o ddatrysiadau tymor hirach i broblemau trafnidiaeth Llanbedr fydd, yn y pen draw, yn ategu uchelgeisiau CG am goridor gwyrdd yn y dyfodol.
- Gall y pecyn gynnwys ffordd liniaru cyflymder isel os oes modd cyflwyno achos drwy WelTAG sy'n cwrdd â phrofion adeiladu ffyrdd ac yn dangos bod elfennau eraill o fewn y pecyn, sydd wedi'u datblygu yn gyntaf, yn annigonol.

Wrth ystyried hyn, y camau nesaf amlwg ar gyfer y prosiect yw datblygu astudiaeth WelTAG Cam Un cychwynnol, yna astudiaeth WelTAG Cam Dau. Wrth ddefnyddio arweiniad WelTAG 2024, bydd hyn yn gosod 'arlwy o opsiynau' o fewn Llanbedr, cyn adnabod rhestr fer er ystyriaeth yn WelTAG Cam Dau, fydd yn penderfynu'r pecyn o fesurau a ffefrir.

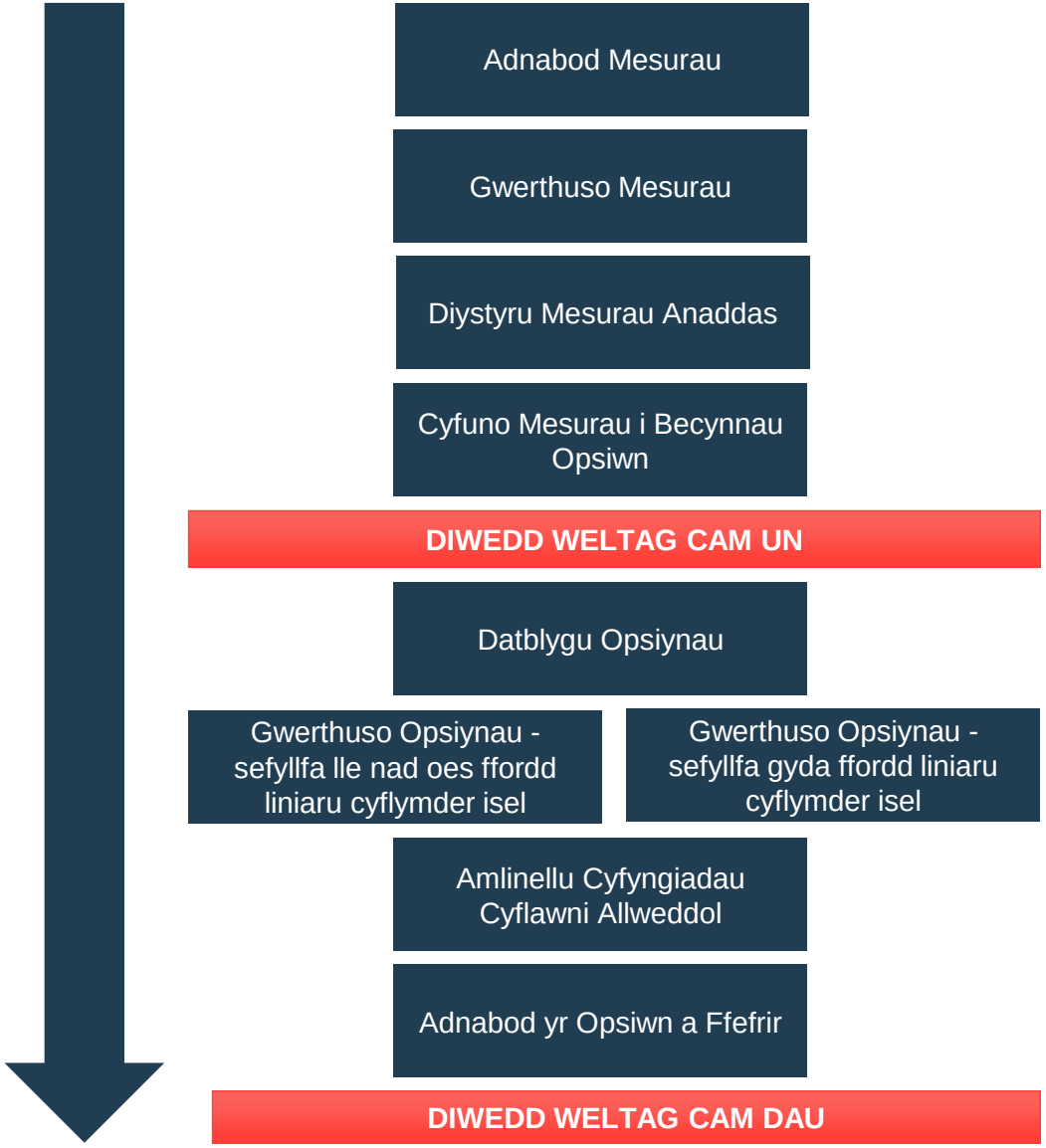
Yn unol â'r gofynion cyllido a chanfyddiadau'r Panel Adolygu Ffyrdd, bydd yr astudiaeth WelTAG yn ystyried ffordd liniaru cyflymder isel fel dewis olaf, os yw mesurau eraill yn methu â chwrdd ag amcanion yr astudiaeth yn effeithiol ac ymdrin â'r problemau trafnidiaeth a adnabuwyd.

5.2 Ffynonellau Ariannu

Bydd cwblhau astudiaethau WelTAG Cam Un a Dau yn cael ei ariannu drwy grant gan CG a dderbyniwyd gan Lywodraeth Cymru.

Fel rhan o’r broses WelTAG, bydd y ffynonellau ariannu posib i ddatblygu cynlluniau yn cael eu ymchwilio a'u gosod. Yn sgil y graddfa posib o opsiynau, ystyrir gall y ffynonellau ariannu posib fod yn niferus a chynnwys y canlynol:

- Cyllid Teithio Llesol Llywodraeth Cymru.
- Cyllid Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru.
- Cyllid Braenaru Llywodraeth Cymru.
- Cyllid Uniongyrchol Cyngor Gwynedd.



Ffigwr 3: Cynllun Gweithredu

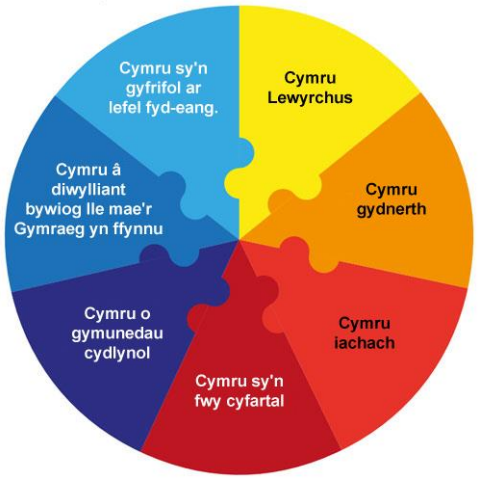
Atodiad A - Blaenoriaethau Trafnidiaeth, Rhaglenni a Phrosiectau Ymrwymedig

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus yng Nghymru ystyried llesiant cenedlaethau'r dyfodol wrth wneud penderfyniadau ac mae'n rhoi pwrpas cyffredin sy'n rhwymo'n gyfreithiol - y saith nod llesiant - ar gyfer llywodraeth genedlaethol, llywodraeth leol, byrddau iechyd lleol a chyrff cyhoeddus penodedig eraill.

Mae'n manylu ar y ffyrdd y mae'n rhaid i'r cyrff hyn weithio, a gweithio gyda'i gilydd, i wella llesiant Cymru.

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn dylanwadu ar y ffordd y mae'r sector cyhoeddus yng Nghymru yn cynllunio ar gyfer datblygu newydd; mae'n mynnu bod datblygu a defnyddio tir yn cyfrannu at wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru.



Ffigwr A1: Y Saith Nod Llesiant

Yn ogystal â'r saith Nod Llesiant, mae'r Ddeddf yn nodi pum ffordd o weithio y dylai cyrff cyhoeddus eu defnyddio i sicrhau bod gwneud penderfyniadau yn mynd i'r afael â heriau hirdymor ac wedi'i gynllunio i ystyried cenedlaethau'r dyfodol yn briodol. Dyma'r pum ffordd o weithio:

- Hirdymor
- Integreiddio
- Ymglymiad
- Atal
- Cydweithio

Yn ogystal â'r ddeddfwriaeth genedlaethol, mae Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus (BGC) ledled Cymru wedi datblygu Cynlluniau Llesiant Lleol i ddatblygu targedau llesiant penodol yn eu priod feysydd. Ar y sail hon, adolygwyd amcanion Cynllun Llesiant Lleol Gwynedd a Môn (2018) hefyd i ddeall sut mae datblygu polisi llesiant a blaenoriaethau cysylltiedig ar lefel genedlaethol yn cydgysylltu ac yn cymharu â'r rhai ar lefel leol.

Nodwyd naw neges allweddol, a lywiodd ddatblygiad dau amcan llesiant, fel a ganlyn:

- Cymunedau sy'n ffynnu ac sy'n ffyniannus yn yr hirdymor.
- Trigolion iach ac annibynnol gydag ansawdd bywyd da.

Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021

Wedi'i lansio yn 2021, mae Llwybr Newydd yn canolbwyntio ar yr egwyddor o gyflawni dull integredig o drafnidiaeth.

Nod y strategaeth yw creu 'system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy' lle mae 45% o deithiau yn cael eu gwneud gan ddulliau cynaliadwy erbyn 2040. Mae'r strategaeth yn seiliedig ar dair blaenoriaeth allweddol ar gyfer yr uchelgeisiau llesiant tymor byr a phedwar uchelgais llesiant tymor hwy. Crynhoir y rhain fel a ganlyn:

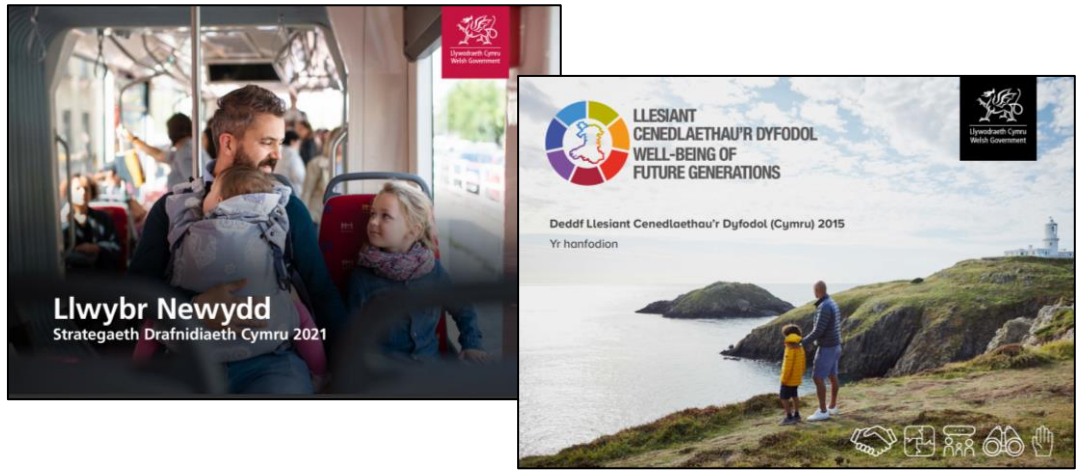
Blaenoriaethau

1. Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio.
2. Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws trwy wasanaethau ac isadeiledd trafnidiaeth hygyrch ac effeithlon.
3. Annog pobl i newid i fathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth drwy wneud dulliau cynaliadwy yn fwy deniadol, fforddiadwy ac yn haws eu defnyddio.

Uchelgais Llesiant

- Yn dda i bobl a chymunedau.
- Yn dda i'r amgylchedd.
- Yn dda i'r economi a'r lleoedd yng Nghymru.
- Yn dda i ddiwylliant a'r iaith Gymraeg.

Yn y strategaeth hefyd mae'r ymrwymiad i ddefnyddio'r Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy, sy'n tynnu sylw at y bydd gwelliant ar gyfer dulliau gweithredol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei flaenoriaethu uwchlaw'r gwelliannau i'r car preifat.



Cymru Sero-Net

Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu cyfres o gyllidebau carbon pum mlynedd statudol a fydd yn diffinio ac yn cynorthwyo gyda'r llwybr tuag at sero-net erbyn 2050. Mae'r targedau lleihau carbon canlynol wedi'u gosod, yn unol ag argymhellion y Pwyllgor Newid Hinsawdd (CCC) ar draws pob sector:

- Cyllideb Carbon 2 (2021-25): Gostyngiad cyfartalog o 37% (gyda therfyn gwrthbwyso 0%).
- Cyllideb Carbon 3 (2026-30): Gostyngiad cyfartalog o 58%.

O fewn Sero-Net Cymru, mae 123 o bolisïau a chynigion wedi'u cyflwyno ar draws ystod eang o sectorau er mwyn ceisio cyrraedd y targedau lleihau allyriadau sy'n ofynnol erbyn 2025. O fewn hyn, mae 'Datganiad Uchelgais y Sector Trafnidiaeth' yn nodi uchelgeisiau Llywodraeth Cymru gyda'r targedau canlynol:

- Lleihau allyriadau o gludiant teithwyr o 98% yn 2050 trwy leihau'r galw, newid moddol a defnyddio technolegau carbon isel.
- Gostwng nifer y milltiroedd ceir a deithiwyd fesul person o 10% erbyn 2030.
- Cynyddu cyfran y teithiau trwy ddulliau teithio cynaliadwy i 39% erbyn 2030.
- Erbyn 2025, bydd 10% o'r teithiau mewn ceir yn ddi-allyriadau a bydd 48% o werthiannau ceir newydd yn ddi-allyriadau.
- I gael rhwydwaith gynhwysfawr o bwyntiau gwefru EV gan drosglwyddo cyfran fawr o'r fflyd bysiau, tacsi a cherbydau hurio preifat i gerbydau dim allyriadau.

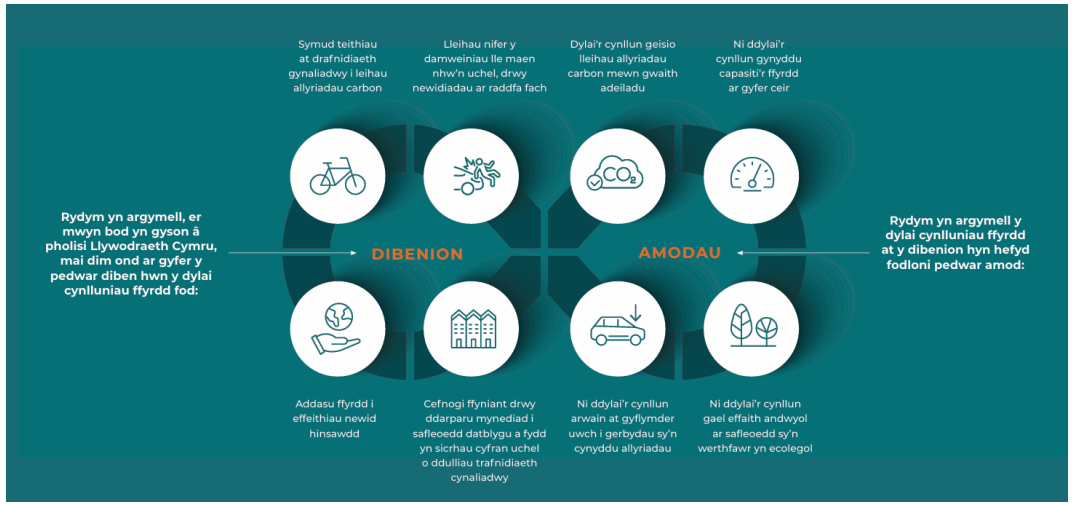
Panel Adolygu Ffyrdd

Ym mis Mehefin 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru saib ar bob cynllun adeiladu ffyrdd newydd tra cynhaliwyd adolygiad. Penodwyd panel dilynol o arbenigwyr annibynnol, gyda chanlyniad yr adolygiad yn cael ei gyhoeddi ym mis Chwefror

Roedd y Panel wedi nodi mai dim ond at bedwar diben y dylai cynlluniau ffyrdd fod:

- Symud teithiau i drafnidiaeth gynaliadwy
- Lleihau anafiadau lle maent yn uchel
- Addasu ffyrdd ar gyfer effaith newid hinsawdd
- Cefnogi ffyniant i ddarparu mynediad i safleoedd datblygu

Cyhoeddwyd cyfanswm o 51 o argymhellion gan y Panel Adolygu Ffyrdd, gyda'r mwyafrif o gynlluniau naill ai'n cael eu dileu ar sail amgylcheddol neu argymhellwyd newidiadau sylweddol. Roedd hyn yn cynnwys Ffordd Fynediad Llanbedr a'r Ffordd Osgoi.

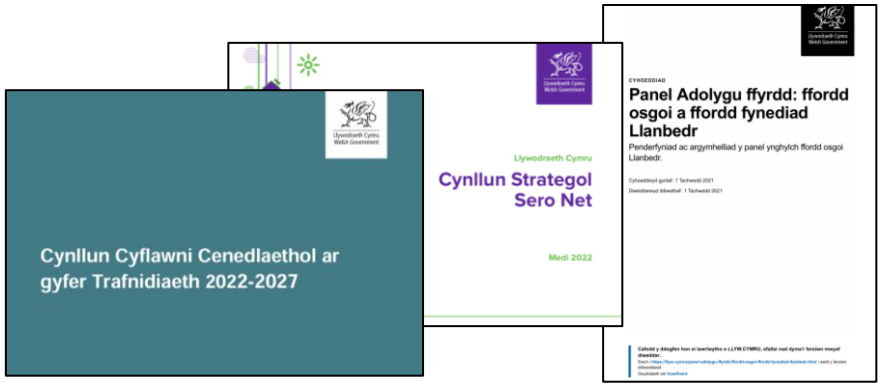


Ffigwr A2: Dibenion ac Amodau ar gyfer Buddsoddi Ffyrdd yn y Dyfodol – Panel Adolygu Ffyrdd

Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol

Wedi cyhoeddi'r Adolygiad Ffyrdd, diweddarodd Llywodraeth Cymru'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol i roi sylw i'r canfyddiadau. Mae'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn darparu rhaglenni, prosiectau a pholisïau dros gyfnod o bum mlynedd yn erbyn Llwybr Newydd ac i gefnogi economi ddatgarboneiddio.

Nid yw ffordd newydd yng nghyffiniau Llanbedr wedi'i chynnwys yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol am y cyfnod 2022-2027.



Cynllun Cludiant Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru (LTP) 2015-2020

Mae'r LTP wedi ei gynhyrchu ar y cyd gan dri Awdurdod Lleol Canolbarth Cymru - Ceredigion, Gwynedd a Phowys. Mae'r cynllun yn nodi ystod o ymyriadau a chynlluniau ar gyfer pob dull teithio, gan roi manylion rhaglen o 2015-2020 a fframwaith o gynlluniau tan 2030.

Mae'r cynllun yn nodi rhestr o ymyriadau lefel uchel, wedi'u categoreiddio fel Gwella Cysylltiadau Strategol, Gwella Hygyrchedd i Gyflogaeth a Gwasanaethau, Annog Cerdded a Beicio, Rhwydweithiau Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig a Gwella Diogelwch a Diogeledd.

Nodir bod ffordd fynediad aml-ddefnyddiwr newydd i Faes Awyr Llanbedr wedi'i nodi fel prosiect blaenoriaeth rhanbarthol.

Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd ac Ynys Môn (CDLl) 2011-2026

Yn 2017, mabwysiadodd CG a Chyngor Sir Ynys Môn CDLl ar y Cyd i arwain a rheoli datblygiad. Bydd hwn yn cael ei ddefnyddio i ddarparu sail ar gyfer penderfynu ar geisiadau cynllunio a bydd yn disodli'r fframwaith cynllun a fabwysiadwyd yn flaenorol.

Mae'r CDLl yn nodi'r strategaeth a'i nod ar gyfer datblygu a defnyddio tir yn Ngwynedd ac Ynys Môn. Nod y cynllun yw cael dylanwad sylweddol ar ddatblygiad yr ardal gyfan a chymunedau unigol, gyda'r weledigaeth gyffredinol:

Erbyn 2026, bydd Ynys Môn a Gwynedd yn cael eu cydnabod am eu cymunedau bywiog a hoenus sy'n dathlu eu diwylliant, eu treftadaeth a'u hamgylchedd unigryw ac am fod yn lleoedd mae pobl yn eu dewis.

Wedi'i gysylltu'n uniongyrchol â'r astudiaeth hon, cydnabyddir Maes Awyr Llanbedr yn y CDLl fel safle allweddol o fewn Parth Menter Eryri. Cydnabyddir bod Llanbedr yn cynnig cyfle unigryw i ddatblygu gallu Systemau Awyrennau Arbrofol o Bell (RPAS) oherwydd y gofod awyr ar wahân a'i leoliad arfordirol gyda'r bwriad y bydd yn dod yn lleoliad allweddol i ddatblygu RPAS yng Nghymru a'r DU.

Y gred yw y byddai datblygu RPAS yn Llanbedr yn creu ystod o gyfleoedd cyflogaeth cynaliadwy ar wahanol lefelau sgiliau. Y tu hwnt i staff technegol, rhagwelir y bydd angen staff gweithredol, staff cynnal a chadw a chefnogol a fydd yn helpu'r rhai sydd â lefelau sgiliau is i gael mynediad at swyddi lleol.

Rhagwelir y bydd busnesau bach a chanolig lleol yn elwa o'r cynigion hyn drwy'r gadwyn gyflenwi. Bydd Llanbedr yn denu pobl fedrus iawn a chyflogau uchel i'r ardal yn ystod eu hymgyrchoedd ar y safle, a rhagwelir y bydd hyn yn gwella'r economi leol drwy'r cynnydd yng ngwariant yr unigolion hynny sy'n ennill cyflog uchel. Oherwydd hyn gallai'r buddsoddiad i Lanbedr hefyd sbarduno buddsoddiad pellach yn yr ardal a bod o fudd ymhellach i'r gymuned leol.

Cynllun Cyngor Gwynedd 2023-28

Mae Cynllun Cyngor Gwynedd yn nodi dyheadau a blaenoriaethau'r Cyngor ar gyfer y pum mlynedd nesaf. Mae cyfres o brosiectau ar gyfer y pum mlynedd nesaf wedi'u cynnwys, o dan saith maes blaenoriaeth:

- Gwynedd Yfory
- Gwynedd Ffyniannus
- Gwynedd Gartrefol
- Gwynedd Ofalgar
- Gwynedd Gymraeg
- Gwynedd Werdd
- Gwynedd Effeithlon

Wedi'i gynnwys yn 'Gwynedd Werdd' mae'r uchelgais i sicrhau bod y rhwydwaith drafnidiaeth gyhoeddus yn diwallu anghenion cymunedau Gwynedd. Un o'r prosiectau o dan y maes blaenoriaeth hwn yw 'Trafnidiaeth Gyhoeddus' sy'n cynnwys adolygu'r ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus bresennol gyda'r nod o ddatblygu rhwydwaith a fydd yn gyfleus, yn ddibynadwy, sydd â phris rhesymol. Mae cyflwyno bysiau trydan newydd hefyd yn rhan o'r cynllun hwn.

Mae'r cynllun hefyd yn nodi cynigion i ddatblygu twristiaeth gynaliadwy a chymunedau cryf a gwydn (Gwynedd Lewyrchus), sy'n arbennig o berthnasol i'r astudiaeth hon.

Economi Ymwelwyr Gynaliadwy Gwynedd ac Eryri 2035

Strategaeth newydd yw'r Cynllun, a gyhoeddwyd yn 2024, sy'n cyflwyno dull newydd o fesur effaith twristiaeth yng Ngwynedd ac Eryri. Sefydlodd set o egwyddorion ac amcanion sy'n ceisio unioni'r cydbwysedd yn yr ardal, gan roi cymunedau wrth galon y rhai sy'n elwa o'r economi ymwelwyr.

- Dathlu, parchu a diogelu ein cymunedau, iaith, diwylliant a threftadaeth
- Cynnal a pharchu ein hamgylchedd
- Sicrhau bod y manteision i gymunedau Gwynedd ac Eryri yn drech nag unrhyw anfanteision

Yn y pen draw, nod y cynllun yw sefydlu economi ymwelwyr gynaliadwy yng Ngwynedd ac Eryri, er budd pobl, amgylchedd a diwylliant y rhanbarth.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Mae Llywodraeth Cymru (LlC) eisiau helpu i wella gwasanaethau bysiau drwy roi gwell dulliau i awdurdodau lleol gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Byddant yn gwneud hyn drwy weithredu deddf newydd - y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).

Drwy'r Bil hwn, bydd awdurdodau lleol yn gallu:

- Sefydlu **Cynlluniau Partneriaeth Cymru** i weithio gyda chwmnïau bysiau fel bod gan gymunedau wasanaethau bws gwell;
- Sefydlu **Cynlluniau masnachfreinio Cymreig** lle gall awdurdod lleol roi'r hawl i gwmnïau bysiau redeg rhai neu'r cyfan o'r gwasanaethau bysiau yn eu hardal; a
- Sefydlu a gweithredu **eu gwasanaeth bws eu hunain**.

Bydd y gyfraith newydd hefyd yn sefydlu rheolau ar gyfer rhannu gwybodaeth newydd sy'n golygu y gall awdurdodau lleol ofyn i gwmnïau bysiau am wybodaeth am lwybrau, fel y gallent gynllunio gwasanaethau'n well. Mae hyn hefyd yn golygu y bydd teithwyr yn gallu cael gafael ar wybodaeth well yn gyffredinol.

Parth Menter Eryri

Ers 2012, mae CG wedi bod yn cydweithio â Llywodraeth Cymru i hwyluso datblygiad Canolfan Awyrofod Eryri, sydd wedi'i lleoli ar Faes Awyr Llanbedr, fel rhan o Barth Menter Eryri (SEZ) LlC.

Mae CG yn gweithio gyda LlC a pherchnogion Maes Awyr Llanbedr i ganiatáu i'r safle gyrraedd ei botensial fel canolfan ragoriaeth ar gyfer Systemau Awyrennau Di-griw (UAS), technolegau datblygol a'r sectorau awyrofod a gofod.

Mae'r cynigion ar gyfer y safle yn cynnwys datblygu Maes Awyr Llanbedr yn Borthladd Gofod Llorweddol fydd yn cynnwys Academi Hedfan Gofod, canolfan arddangos/ymwelwyr, cyfleuster cynadledda, parc busnes technoleg, gwesty 60 gwely a hangar newydd. Bydd y mynediad i'r safle yn parhau fel sy'n bodoli eisoes, trwy'r ffordd sy'n rhedeg ar hyd perimedr gogleddol y safle (Ffordd Mochras).

Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Drafnidiaeth a gynhaliwyd gan YGC yn 2020 yn rhagweld bod y newidiadau mewn traffig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, o ganlyniad i'r datblygiad arfaethedig, yn +79.6% AM +54.9% PM. Daw'r rhan fwyaf o'r cynnydd a ragwelir o'r parc busnes (+748 o symudiadau cerbydau yn ystod cyfnod brig AM). O'r hangar disgwylir y bydd + 186 o gerbydau ac o'r gwesty + 50. Mae disgwyl cynnydd tebyg yn ystod cyfnod brig yn y PM.

Deellir bod y rhwydwaith drafnidiaeth bresennol yn yr ardal yn rhwystr rhag datblygu'r safle. Wedi dweud hyn, i ddibenion yr astudiaeth hon, bydd galluogi datblygiad yn safle'r Maes Awyr ond yn cael ei ystyried fel cyfle / budd atodol posibl o fynd i'r afael â'r materion trafnidiaeth presennol yn yr ardal leol. Felly, bydd unrhyw ymyrraeth a gynigir fel rhan o'r astudiaeth WelTAG hon yn cael ei glymu yn uniongyrchol â'r cynnig ym Maes Awyr Llanbedr.

Ffigwr A3: Maes Awyr Llanbedr

Llanbedr yr 'Enillion Cyflym'

Nododd gwaith a wnaed yn 2022 gan TC ystod o 'enillion cyflym' posibl y gellid eu rhoi ar waith yn Llanbedr i wella trafnidiaeth leol.

Yn dilyn hyn, mae CG wedi ymgysylltu â'r gymuned leol ac wedi cytuno i wella'r arosfannau bysiau lleol fel bod llochesi pwrpasol gyda gwybodaeth gyfoes ynddynt. Mae'r cynigion hyn yn cael eu datblygu ar hyn o bryd a byddant yn cael eu gweithredu cyn gynted ag y bo'n ymarferol.

Atodiad B – Pum Ffordd o Weithio

YR HER

Prif ffordd gyfyngedig, parcio ar y stryd, tagfeydd, dim cysylltiad rhwng dulliau, pob un yn cael ei waethygu gan dueddiadau tymhorol. Mae diogelwch yn bryder mawr i ddefnyddwyr..

CYDWEITHIO

- Gweithdai rhanddeiliaid wedi'u cynnal gyda'r gymuned leol i adolygu materion, cyfleoedd, cyfyngiadau, amcanion astudiaeth ac opsiynau posibl.
- Bydd adborth y rhanddeiliaid yn cael ei ddefnyddio i lywio'r materion, yr amcanion astudiaeth a'r rhestr hir o opsiynau..

➢ **Cymru sy'n fwy Cyfartal, Iachach, Gwydn, a Chymru o Ddiwylliant Bywiog lle mae'r iaith Gymraeg yn Ffynnu**

ATAL

- Mae'r achos strategol yn amlinellu'r problemau sy'n effeithio ar Llanbedr a'r Achos dros Newid..
- Nod yr amcanion astudio a'r rhestr hir o opsiynau yw atal problemau rhag gwaethygu yn y dyfodol.
- Bydd y mesurau sydd i'w datblygu i atal problemau rhag gwaethygu o fudd i amcanion ehangach – teithio llesol, iechyd a lleihau carbon.

➢ **Cymru Iachach, Lewyrchus, mwy Cyfartal a Chyfrifol yn Fyd-eang**

CYNNWYS POBL

- Fel rhan o'r broses ymgysylltu â rhanddeiliaid, bydd cynrychiolwyr cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn cymryd rhan yn gynnar, i fwydo i mewn i opsiynau/dewis y cynllun.

➢ **Cymru o Gymunedau Cydlynus**

INTEGREIDDIO

- Problemau, amcanion a'r rhestr hir o opsiynau yn cael eu hasesu yn erbyn y nodau llesiant cenedlaethol..
- Opsiynau wedi'u harfarnu yn erbyn amcanion llesiant a pholisi cyrff cyhoeddus gan gynnwys Llywodraeth Cymru a CG.

➢ **Cymru Lewyrchus, Fwy Cyfartal ac Iachach**

YN YR HIRDYMOR

- Mae'r achos strategol yn nodi'r tueddiadau a phroblemau hirdymor sy'n effeithio ar ardal yr astudiaeth.
- Amcanion astudiaeth hirdymor i wella gwytnwch a diogelwch y rhwydwaith, gwella adfywio economaidd ac annog newid moddol o deithio mewn car i deithio llesol a theithiau cludiant cyhoeddus.
- Integreiddio uchelgeisiau llesiant 20 mlynedd yn yr asesiad WelTAG.

➢ **Cymru Lewyrchus, Fwy Cyfartal a Chyfrifol yn Fyd-eang**

BETH NESAF?

Adolygiad annibynnol o'r Achos dros Newid

Ffigwr B1: Y Pum Ffordd o Weithio

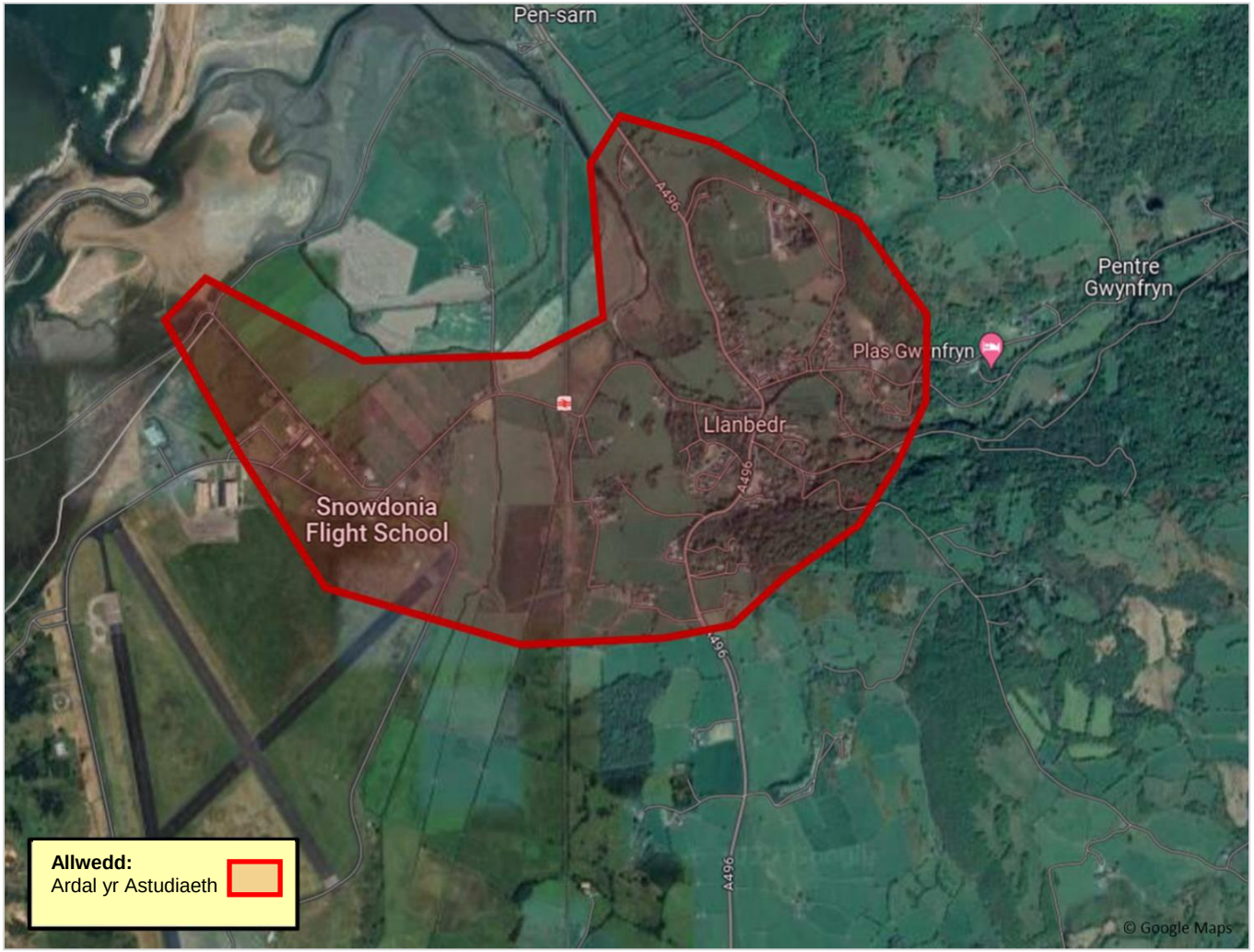
Atodiad C – Y Cyd-destun Lleol

Y Cyd-destun Lleol

Ardal yr Astudiaeth

Dangosir maint y maes ffocws ar gyfer yr astudiaeth hon yn **Ffigwr C1**. Er y bydd yr astudiaeth yn ystyriol o'r ardal ehangach a'r coridor trafnidiaeth, yn enwedig ar hyd yr A496 rhwng Llandecwyn a'r Bermo, a thuag at Faes Awyr Llanbedr a Mochras, bydd ffocws yr astudiaeth ar bentref Llanbedr a'r ardal uniongyrchol o'i chwmpas.

Cyflwynir crynodeb o'r data a'r wybodaeth sydd ar gael ar Lanbedr ar y tudalennau canlynol, gan ddangos y gofyniad am ymyrraeth trafnidiaeth yn y lleoliad hwn.



Ffigwr C1: Ardal yr Astudiaeth

Y Cyd-destun Lleol

Demograffeg

Dros gyfnod o 10 mlynedd rhwng 2011 a 2021, mae poblogaeth Gwynedd wedi gostwng 3.7%, o 121,874 o drigolion i 117,400. Dyma'r ail ostyngiad poblogaeth uchaf yng Nghymru gan Awdurdod Lleol, yn dilyn Ceredigion sy'n ffinio ag ehangder deheuol Gwynedd.

O'i gymharu â chyfartaledd Cymru, mae gan Llanbedr gyfran is o bobl dan 25 oed yn yr ardal leol, tra bod cyfran fwy o'r boblogaeth yn Llanbedr dros 64. Yn gymharol, mae gan Lanbedr boblogaeth sy'n lleihau ac yn heneiddio, ac felly ystyrir diffyg cyfleoedd lleol yn gyfyngiad.

Y Cyd-destun Economaidd

Er bod Llanbedr ar y cyfan o fewn 50% o'r Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (LSOAs) lleiaf difreintiedig yng Nghymru yn ôl Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD)[6], pobl sy'n byw yng Ngwynedd sydd â'r enillion wythnosol gros cyfartalog isaf o holl Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, gyda'r gyfradd gyflogaeth yn is na chyfartaledd Cymru.

Mynediad i Wasanaethau a Chyflogaeth

Mae Llanbedr ymhlith y 10% o LSOAs mwyaf difreintiedig o ran mynediad at wasanaethau, gyda gwledigrwydd yr ardal yn gyfrannwr allweddol i hyn. Mae natur wledig ardal yr astudiaeth yn golygu na ellir gwneud teithiau i wasanaethau allweddol fel archfarchnadoedd, cyfleusterau iechyd ac addysgol ar droed neu ar feic, gan atgyfnerthu dibyniaeth ar y car preifat.

Perchnogaeth Car

Mae cyfradd uwch o berchnogaeth ceir yn Llanbedr nag yng Nghymru gyfan. Mae'r cartrefi heb gar ledled Cymru oddeutu 20%, tra bod cartrefi heb gar yn Llanbedr yn cyfrif am tua 15%. Mae cartrefi sydd â thri char neu fwy hefyd yn cyfrif am gyfran uwch o boblogaeth Llanbedr nag i Gymru.

Teithio i'r Gwaith

Mae **Tabl C1** a **C2** yn dangos dadansoddiad o'r ffyrdd y mae pobl Llanbedr yn teithio i'r gwaith.

6 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) 2019

Tabl C1: Dull Teithio i'r Gwaith (*ac eithrio gweithio gartref)*

Dull Teithio i'r Gwaith	2011 Llanbedr	2011 Cymru	2021 Llanbedr	2021 Cymru
Trên	3%	2%	1%	1%
Bws, bws mini neu goets	2%	5%	1%	3%
Gyrru car neu fan	72%	72%	80%	77%
Teithiwr mewn car neu fan	6%	7%	5%	7%
Beic	1%	2%	1%	1%
Ar droed	16%	11%	12%	10%

Tabl C2: Dull Teithio i'r Gwaith (yn cynnwys gweithio gartref)

Dull Teithio i'r Gwaith	2011 Llanbedr	2011 Cymru	2021 Llanbedr	2021 Cymru
Gweithio'n bennaf gartref neu o gartref	17%	5%	29%	26%

Mae'n amlwg mai car/fan yw'r prif ddull o deithio yn Llanbedr. Yn 2021, roedd mwy o ddibyniaeth ar geir fel dull o deithio i'r gwaith yn Llanbedr nag ar draws Cymru gyfan, o 3%.

Rhwng 2011 a 2021, mae gweithio o adref wedi dod yn fwy poblogaidd yn Llanbedr ac ar draws Cymru gyfan, ond yn gymesur yn fwy yn Llanbedr o'i gymharu â'r cyfartaledd cenedlaethol. Mae hyn yn dangos bod gan y math o gyflogaeth leol duedd uchel i weithio gartref, y gellid ei annog ymhellach trwy fesurau i leihau'r angen i deithio.

Mae mwy o deithiau i'r gwaith *dros* 20km o bellter yn cael eu gwneud gan bobl yn Llanbedr o'i gymharu â Chymru gyfan. Mae hyn yn golygu, hyd yn oed pe bai isadeiledd teithio llesol yn barhaus ac o safon ddigonol, y byddai'n dal yn ofynnol i gyfran fawr o deithiau cymudo gael eu gwneud gan gerbydau modur oherwydd eu bod o bellter hir.

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Poblogaeth yn lleihau ac yn heneiddio.**
- **Perchnogaeth car uchel.**
- **Mynediad gwael i wasanaethau.**
- **Dibynnu ar y car preifat ar gyfer teithiau i'r gwaith.**
- **Tuedd gyfyngedig ar gyfer teithio llesol oherwydd pellteroedd hirach a deithir i'r gwaith.**
- **Cyfleoedd posibl i annog mwy o weithio gartref.**

Y Cyd-destun Lleol

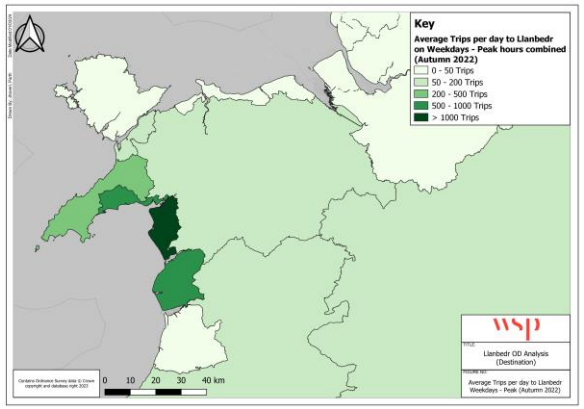
Cysylltedd Digidol

Yn Llanbedr, nid yw 0-5% o'r safleoedd yn cwrdd â'r lefelau rhwymedigaeth gwasanaeth cyffredinol (USO) o gyflymder lawrlwytho 10Mb a chyflymder uwchlwytho 1Mb. Yn gyffredinol, mae cysylltiad band eang da yn Llanbedr.

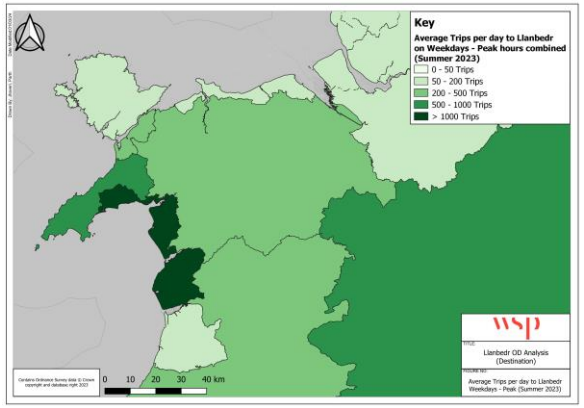
Man Cychwyn

Yn ystod cyfnod niwtral, mae'r rhan fwyaf o'r teithiau a wnaed i ardal Llanbedr ar gyfartaledd yn yr wythnos yn cychwyn o Lanbedr a Phen Llŷn (**Ffigwr C2**). Yn ystod yr haf, er bod y rhan fwyaf o deithiau yn parhau i fod o Lanbedr a'r ardaloedd cyfagos, mae cynnydd sylweddol yn y galw o leoliadau ymhellach i ffwrdd, fel Canolbarth Lloegr ac ardaloedd eraill yng Ngogledd Cymru (**Ffigwr C3**).

Gwneir mwy o deithiau i Lanbedr o gyrchfannau ehangach yn yr haf o'i gymharu â'r cyfnod niwtral. Yn gyffredinol, mae nifer uwch o dripiau yn cael eu gwneud i ac o Lanbedr yn ystod misoedd yr haf, o'i gymharu â chyfnodau niwtral.



Ffigwr C2: Rhanbarthau tarddiad teithiau wythnosol cyfartalog a wnaed i Lanbedr (niwtral)



Ffigwr C3: Rhanbarthau tarddiad teithiau wythnosol cyfartalog a wnaed i Lanbedr (haf)

Iechyd

Mae WIMD 2019 yn dangos bod Llanbedr o fewn y 50% o ardaloedd lleiaf difreintiedig o ran iechyd yng Nghymru. Felly, nid yw iechyd yn cael ei ystyried yn gyfyngiad sylweddol yn y lleoliad hwn, er y gellid gwneud gwelliannau i lefelau gweithgaredd.

Economi Ymwelwyr

Mae Llanbedr yn profi ymchwydd mawr yn nifer y twristiaid i'r ardal yn ystod misoedd yr haf sy'n ddyledus i boblogrwydd ardal Ardudwy fel cyrchfan wyliau. Roedd nifer yr ymwelwyr â rhanbarth Bro Ardudwy yn 2021 yn 589,000, sy'n cynrychioli 11.2% o gyfanswm yr ymwelwyr i Wynedd.

Gwynedd hefyd sydd â'r gyfran fwyaf o fentrau o fewn y diwydiant twristiaeth (16%) yng Nghymru, sy'n sylweddol fwy na'r cyfartaledd cenedlaethol o 11%[7]. Mae'r economi ymwelwyr felly yn chwarae rhan sylweddol yn economi'r ardal.

Yr Iaith Gymraeg

Yn Llanbedr, mae 47% o bobl yn gallu siarad Cymraeg, sy'n sylweddol uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol (17.8%). Felly, mae gan unrhyw gynigion yn yr ardal y potensial i gael effaith sylweddol ar y Gymraeg.

Amgylchedd, Tirwedd a Threftadaeth

Mae ardal yr astudiaeth o fewn Tirwedd Hanesyddol Ardudwy a Pharc Cenedlaethol Eryri. Mae tua 70 o Adeiladau a Strwythurau Rhestredig, yn cynnwys pont Rhestredig Gradd II Afon Artro, sy'n rhan o lwybr yr A496 trwy'r pentref.

Mae yna hefyd nifer o Safleoedd Dynodedig Rhyngwladol gan gynnwys Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig, Ardaloedd Cadwraeth Arbennig a Safleoedd Ramsar o fewn 2km i ardal yr astudiaeth. Yn ogystal, mae wyth safle yn cael eu dosbarthu naill ai'n Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol neu Warchodfa Natur Leol yn yr ardal leol.

Yr ardal i'r de-orllewin o Lanbedr o Risg Llifogydd Isel-Uchel o afonydd, gyda'r ardal i'r gogledd-ddwyrain o'r pentref - sy'n cynnwys yr A496 – o Risg Canolig – Uchel o lifogydd arfordirol. Mae'r potensial ar gyfer llifogydd yn y ddau leoliad yn debygol o waethygu oherwydd newid hinsawdd.

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Nifer uwch o deithiau a wnaed i Lanbedr yn ystod misoedd yr haf, o leoliadau pellach.**
- **Mae nifer o gyfyngiadau amgylcheddol o fewn 2km i'r cynllun, gan gyfyngu ar y potensial i gynyddu lled y ffyrdd a/neu gyflwyno isadeiledd newydd.**
- **Mae cysylltedd digidol da yn rhoi cyfle i leihau'r angen i deithio.**
- **Cyfle i wella'r parth cyhoeddus a'r ymdeimlad o le, gan gyfeirio at leoliad y pentref ym Mharc Cenedlaethol Eryri a'r amgylchedd hanesyddol cyfagos.**

7 Proffil Economi Ymwelwyr Cymru 2021

Y Cyd-destun Lleol

Cludiant Cyhoeddus

Rheilffyrdd

Nid oes staff yng Ngorsaf Reilffordd Llanbedr, rhaid gofyn i gael stopio ar hyd Lein Arfordir y Cambrian. Mae'r gwasanaethau sydd ar gael o'r orsaf tuag at Bwllheli a Machynlleth (ymlaen i'r Amwythig). Mae gwasanaethau'n rhedeg tua unwaith bob dwy awr ac yn dechrau am 07:30 / 08:00 yn y bore ac yn gorffen am 21:30 / 23:00 yn y nos.

Nid oes parcio pwrpasol ar gael yn yr orsaf, er bod maes parcio anffurfiol yn cael ei ddefnyddio tua 200m i'r gogledd-ddwyrain.

Mae'r safleoedd bysiau agosaf i'r orsaf reilffordd wedi'u lleoli ym mhentref Llanbedr, tua 1km i'r dwyrain, a gellir cael mynediad iddynt drwy Ffordd Mochras.

Ffigwr C4: Gorsaf Reilffordd Llanbedr

Teithwyr

Nifer y teithwyr sy'n cyrraedd a gadael i/o Orsaf Reilffordd Llanbedr dros 2022-2023 oedd 9,782. Y brif orsaf cychwyn a gorffen oedd Abermaw, sy'n 11km i'r de.

Wrth gymharu â blynyddoedd blaenorol, nid yw nifer y teithwyr wedi cyrraedd 'niferoedd cyn Covid' eto. Fodd bynnag, mae ei ddefnydd wedi cynyddu'n sylweddol ers y cyfnod 2021-2022. O'r gorsafoedd rheilffordd yng Ngwynedd, mae Llanbedr yn y 15fed safle allan o 27 o ran nifer y teithwyr sy'n cyrraedd a gadael.

Bws

Dim ond un gwasanaeth bws sy'n gwasanaethu Llanbedr, dyma'r gwasanaeth G23 o'r Bermo i Borthmadog, sy'n rhedeg bob awr trwy Lanbedr rhwng 06:50 a 17:50.

Mae pedwar safle bws yn Llanbedr (dau tua'r gogledd a dau tua'r de), ar yr A496. Er bod arwyddion wedi'u harwyddo, nid oes gan y safleoedd lochesi na marciau ffordd. Mae gan un o'r pedwar safle bws fainc. Dangosir y safle bws i'r gogledd o bont Afon Artro yn **Ffigwr C5**.

Teithwyr

Yn ôl data teithwyr bysiau a ddarparwyd gan CG ar gyfer y gwasanaethau sy'n disodli llwybr presennol G23, mae safle bws Llanbedr yn y 5ed safle allan o 32 o safleoedd ar hyd y llwybr o ran cyfanswm ei ddefnydd, gyda 4,919 o docynnau wedi'u prynu i/o'r safle wedi'u cyfuno yn 2023. Y safle mwyaf poblogaidd ar hyd y llwybr bws yw Gorsaf Rheilffordd Harlech, gyda mwy na dwbl nifer y tocynnau wedi'u prynu (11,108 o docynnau).

Er gwaethaf hyn, ystyrir bod defnydd o'r gwasanaeth bysiau presennol yn ymddangos yn gymharol uchel ac felly gall gwelliannau i hyn wella profiad y defnyddiwr ac annog mwy o bobl i deithio ar fws.

Ffigwr C5: Llanbedr A496 - safle bws tua'r gogledd

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Defnydd cyfyngedig o'r orsaf reilffordd oherwydd y cyfleusterau cyfyngedig sydd ar gael, cysylltedd gwael â chanol pentref Llanbedr, a gwasanaethau anaml iawn.**
- **Diffyg parcio yn yr orsaf reilffordd yn annog pobl i deithio i leoliadau eraill o ardaloedd gwledig i gael mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd.**
- **Er bod amlder y gwasanaeth bws yn rhesymol ar gyfer lleoliad gwledig (bob awr) mae'r gwasanaeth yn dod i ben cyn 6pm ac felly dim ond at nifer cyfyngedig o ddibenion teithio y gellir ei ddefnyddio.**
- **Safleoedd bws o ansawdd gwael.**

Y Cyd-destun Lleol

Teithio Llesol

Ar hyn o bryd nid oes llwybrau cerdded a beicio presennol sy'n bodloni safonau Llywodraeth Cymru yn Llanbedr.

Ar hyd yr A496, mae llwybrau troed yn gyfyngedig ac mae'n ofynnol i gerddwyr gerdded ar y ffordd. Lle maent yn bodoli, maent yn ddi-dor, yn gul ac o ansawdd gwael. Mae hyn hefyd yr un fath ar hyd Ffordd Mochras, gyda thoriad yn y llwybr yn brif broblem.

Ffigwr C6: Troedffordd gul ar draws pont afon Artro

Ffigwr C7: Mae'n ofynnol i gerddwyr gerdded ar y ffordd oherwydd diffyg troedffyrdd.

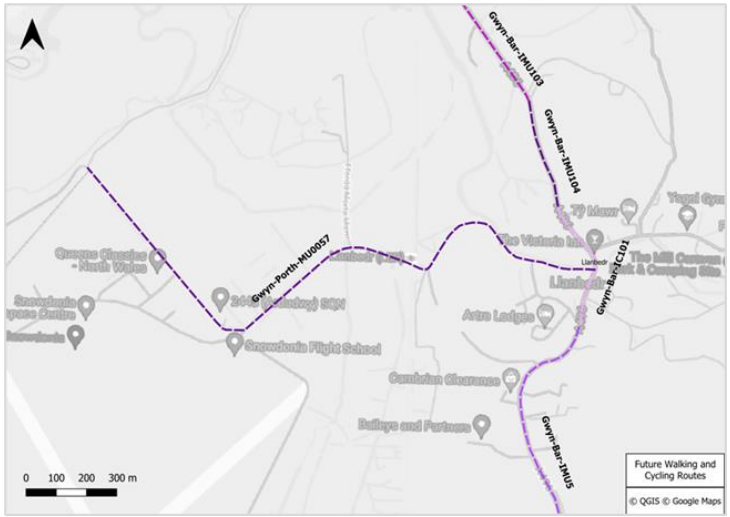
Ffigwr C8: Mae'r droedffordd ar hyd Ffordd Mochras yn gorffen yn sydyn

8 Teclyn Propensity to Cycle yr Adran Drafnidiaeth

Fe wnaeth yr holl lwybrau cerdded a arolygwyd yn Llanbedr fethu archwiliad teithio llesol ar y sail nad oes gan yr un ohonynt gyrbiau wedi'u gostwng a phalmant gweadog yn ei le. Er gwaethaf y methiant hanfodol hwn, ni sgoriodd unrhyw lwybrau yn ddigon uchel yn erbyn ffactorau eraill i'w pasio. Er gwaethaf hyn, mae nifer o lwybrau cerdded a beicio arfaethedig yn Llanbedr yn y dyfodol, fel y dangosir yn **Ffigwr C9**.

Er bod llwybrau cerdded yn wael, mae'r rhan fwyaf o Lanbedr yn hygyrch ar droed o fewn 30 munud. Gellir cyrraedd lleoliadau cyfagos Harlech a Dyffryn Ardudwy ar feic o fewn 10-15 munud, trwy gyfuniad o feicio ar y ffordd a defnyddio Llwybr NCN8.

Mae Teclyn *Propensity to Cycle* yr Adran Drafnidiaeth[8] yn dangos, mewn achosion, mai'r ganran uchaf bosibl o bobl sy'n beicio i'r gwaith ar raddfa LSOA yw 13% (o dan y senario E-feic). Yn Llanbedr, byddai hyn gyfystyr â 26 yn llai o yrwyr o Lanbedr, sy'n annhebygol o fynd i'r afael â'r problemau yn y pentref ar ei ben ei hun.



Ffigwr C9: Llwybrau teithio llesol arfaethedig

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Dylai pob rhan o bentref Llanbedr fod o fewn pellter cerdded a beicio rhesymol, fodd bynnag, mae diffyg isadeiledd teithio llesol diogel o ansawdd da ledled y pentref.**
- **Nid oes unrhyw lwybrau teithio llesol sy'n cyd-fynd â safonau Canllawiau Deddf Teithio Llesol.**
- **Mae'n annhebygol y bydd y potensial i newid modd i feicio yn cael yr effaith fawr i ddatrys y materion presennol yn llawn, er y byddai'n cyfrannu at dargedau newid moddol.**
- **Cyfle i wella'r rhwydwaith teithio llesol lleol, yn enwedig ar gyfer teithiau i'r ysgol, i'r orsaf reilffordd, ac ar draws afon Artro.**

Y Cyd-destun Lleol

Diogelwch

Gwrthdrawiadau

Rhwng 2018 a 2022, cofnodwyd cyfanswm o chwe gwrthdrawiad yn Llanbedr; un 'Bychan' a phump 'Difrifol'.

Roedd dau o'r gwrthdrawiadau 'difrifol' a'r gwrthdrawiad 'bychan' - y mae pob un ohonynt wedi'u lleoli ar yr A496 - yn ymwneud ag anafiadau i gerddwyr, sy'n cael ei ystyried yn nifer sylweddol dros gyfnod o bum mlynedd. Mae hyn yn cefnogi adborth gan randdeiliaid a amlygodd bryderon diogelwch gyda chynllun yr A496 yn ei gyflwr presennol.

Cyfraddau Gwrthdrawiad

Mae'r gyfradd gwrthdrawiadau fesul biliwn o filltiroedd cerbyd ar gyfer yr A496 trwy Lanbedr wedi cael ei chyfrifo fel 888.4[9]. Mae hyn yn sylweddol uwch na'r gyfradd gwrthdrawiadau safonol ar gyfer ffyrdd gwledig (ffyrdd A) o 170[10]. Mae'r gyfradd gwrthdrawiadau ar gyfer Llanbedr yn fwy tebyg i gyfraddau gwrthdrawiadau safonol ar gyfer ffyrdd trefol (622), sy'n dangos y risg diogelwch sylweddol sy'n gysylltiedig â'r rhwydwaith trafnidiaeth yn y pentref.

Yn ogystal â'r gwrthdrawiadau a amlinellir uchod, tynnodd rhanddeiliaid sylw at y ffaith bod nifer uchel o wrthdrawiadau difrod-yn-unig yn y pentref. Yn ôl y llyfr data TAG, amcangyfrifir bod 17.7 o ddamweiniau difrod-yn-unig yn digwydd fesul digwyddiad a gofnodwyd. O ystyried hyn, gallai mwy na 100 o wrthdrawiadau fod wedi digwydd yn Llanbedr o fewn cyfnod o bum mlynedd, sy'n gyfradd sylweddol.

Diogelwch Canfyddadwy

Yn ogystal â'r cyfraddau gwrthdrawiadau a gofnodwyd, oherwydd diffyg llwybrau troed ar hyd yr A496, mae diogelwch canfyddadwy'r rhwydwaith trafnidiaeth yn wael i gerddwyr. Mae hyn yn annog pobl i beidio cerdded ar gyfer teithiau byr ac yn gwreiddio diwylliant o wydnwch y car preifat yn lleol.

Mae adborth gan randdeiliaid hefyd wedi nodi bod pobl leol ar hyn o bryd yn defnyddio ceir wedi'u parcio ar hyd yr A496 fel rhwystrau corfforol i amddiffyn eu hunain rhag traffig sy'n dod i mewn, sy'n bryder sylweddol.

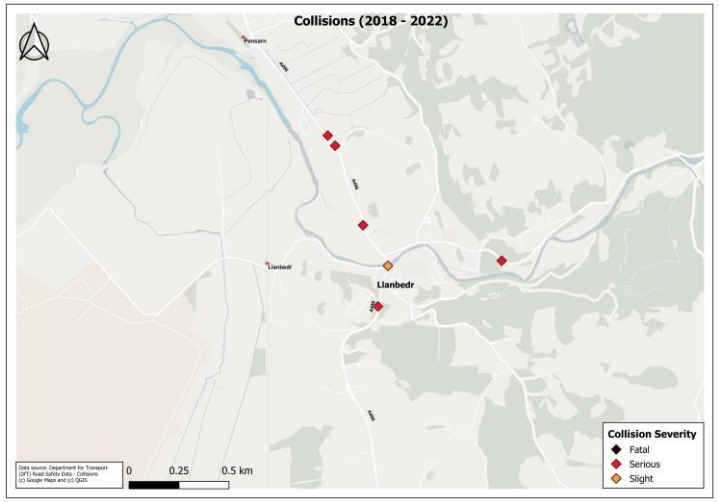
Cerbydau Trwm

Ar ben hynny, mae canran y traffig trwy Lanbedr sy'n Gerbydau Trwm (HDVs) - cerbydau nwyddau a bysiau - tua 2.1%. O'i gymharu â'r HDV% ar yr A470 gerllaw (tua 4%) mae hyn yn gymharol isel; fodd bynnag, mynegodd rhanddeiliaid fod cerbydau mawr yn aml yn symud trwy'r pentref ac yn creu amgylchedd peryglus gan fod cerddwyr yn rhannu'r un lle, oherwydd diffyg darpariaeth troedffordd (mae'r risg canfyddadwy yn uchel).

Traffig

Y brif ffordd trwy Lanbedr yw'r A496, ffordd gerbydau sengl. Nid oes llawer o botensial i gynyddu lled y ffordd hon yn Llanbedr o gofio bod tai a busnesau wedi'u lleoli'n uniongyrchol gerllaw iddi a phresenoldeb pont Rhestredig Gradd II afon Artro.

Ffordd allweddol arall yn y pentref yw Ffordd Mochras, sy'n gwyro oddi ar yr A496 i'r gorllewin o ganol y pentref. Mae Ffordd Mochras yn darparu mynediad i Orsaf Reilffordd Llanbedr, Maes Awyr Llanbedr, a Mochras o ganol pentref Llanbedr.



Ffigwr C10: Gwrthdrawiadau

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Cyfradd gwrthdrawiad uchel.**
- **Tri cherddwr wedi'u hanafu o fewn pum mlynedd.**
- **Diogelwch canfyddadwy ar gyfer teithiau byr ar droed ar hyd yr A496 gan annog anghysondeb ag asedau cymunedol lleol (cydlyniant cymunedol).**
- **Oherwydd statws yr A496 fel prif lwybr lleol ar gyfer cerbydau trwm, mae brawychiad (intimidation) ar yr A496 yn sylweddol.**

9 Cyfrifiad: **5** (cyfanswm nifer y gwrthdrawiadau ar yr A496) *** 1,000,000,000 / (3,084** (AADT) *** 365** (nifer y dyddiau bob blwyddyn) *** 5** (nifer y blynyddoedd y mae'r data yn cyfeirio ato) *** 1** (rhan 1 filltir o'r ffordd)**)**
10 Anafiadau ar y ffyrdd ym Mrydain Fawr a adroddwyd, adroddiad blynyddol: 2022

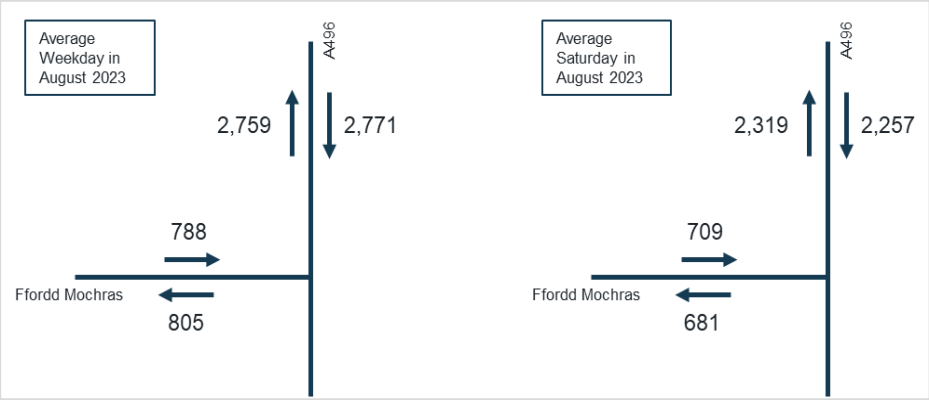
Y Cyd-destun Lleol

Traffig

Llif Traffig

Dangosir cyfanswm llif y traffig ar hyd yr A496 ac ar hyd Ffordd Mochras, a gofnodwyd ym mis Awst 2023, yn Ffigur C11. Cofnodwyd bod cyfanswm y galw traffig dyddiol yn ystod yr wythnos ym mis Awst 2023 oddeutu 5,500 o gerbydau. Nid yw'r data a gyflwynir yn cynnwys Wythnos Gŵyl y Banc.

Fel cymhariaeth, yn ôl data'r Adran Drafnidiaeth, 7,489 oedd cyfartaledd llif dyddiol ar yr A470 ger Trawsfynydd yn 2022 (y ddau gyfeiriad). Mae hyn yn dangos nad yw'r galw traffig o fewn Llanbedr mor arwyddocaol ag mewn mannau eraill yn yr ardal leol; fodd bynnag, mae canfyddiad o alw traffig yn sylweddol oherwydd cynllun yr A496 a'i rôl wrth wahanu'r pentref.



Ffigur C11: Llif Traffig Awst 2023

Hyd ciw

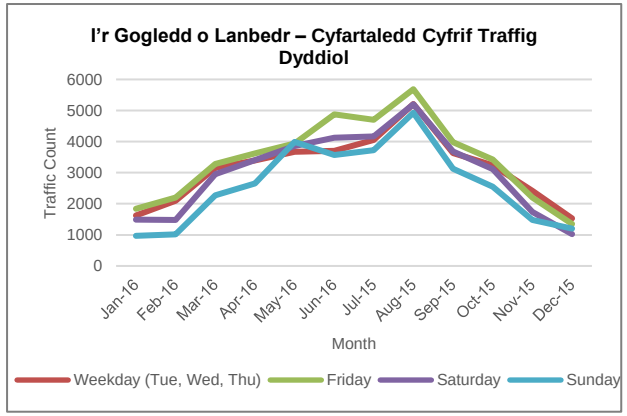
O'r holl gyffyrdd â'r A496 yn y pentref, mae'r ciwio fwyaf arwyddocaol ar gyffordd Ffordd Mochras. Mae'r data a gofnodir yn awgrymu fodd bynnag bod effaith ciwio yn lleol iawn, gyda'r effaith fwyaf ar ddiogelwch posibl wrth i yrwyr wehyddu rhwng traffig a cheir parcio.

Amrywiad tymhorol

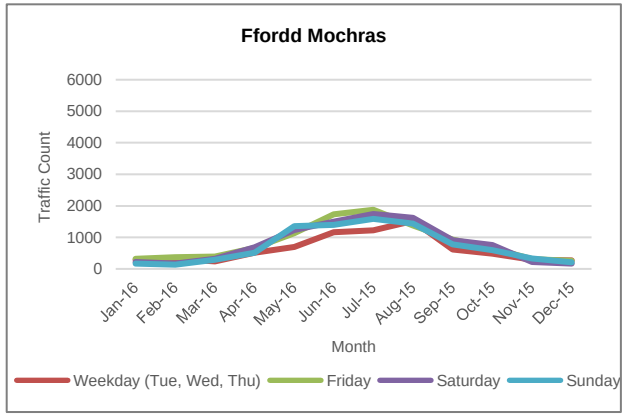
Dadansoddwyd data llif traffig o 2015/2016 i ddangos llif dyddiol cyfartalog traffig ar gyfer pob mis o'r flwyddyn ar hyd yr A496 a Ffordd Mochras, fel y dangosir yn Ffigur C12 a Ffigur C13.

Mae'r llif yn sylweddol uwch yn ystod misoedd yr haf, gan waethygu problemau o fewn y pentref. Er gwaethaf y data, mae rhanddeiliaid wedi nodi bod canfyddiad y galw am draffig uchel yn bresennol trwy gydol y flwyddyn, yn bennaf oherwydd diffyg llwybrau troed a ffryntiadau uniongyrchol ar yr A496.

Mae cyfrif 2015/2016 ar yr A496 yn arwain at lif cyfartalog blynyddol am ddiwrnod o'r wythnos (Maw, Mer, Iau) o 3,084 o gerbydau (y ddau gyfeiriad) gyda 654 o gerbydau (y ddau gyfeiriad) ar Ffordd Mochras.



Ffigur C12: Llif misol cyfartalog 2015/16, A496



Ffigur C13: Llif misol cyfartalog 2015/16. Ffordd Mochras

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Mae traffig yn llifo'n gymharol isel i brif lwybrau cyfagos, fodd bynnag, mae'r canfyddiad o lif traffig yn uchel oherwydd natur gyfyngedig y rhwydwaith priffyrdd.**
- **Mae llif traffig yn uwch yn ystod misoedd brig yr haf o'i gymharu â'r cyfartaledd blynyddol.**
- **O'r holl gyffyrdd yn Llanbedr, mae cyffordd Ffordd Mochras o'r A496 yn gweld y ciwiau hiraf o o leiaf pedwar car o hyd.**

Y Cyd-destun Lleol

Traffig

Parcio

Mae arolygon parcio yn dangos bod parcio ar y stryd yn gyffredin drwy Lanbedr.

Mae'r nifer helaeth o gerbydau sy'n parcio ar y stryd yn arwain at symudiadau stopio a chychwyn ar hyd yr A496 ac yn amharu'n sylweddol ar lif traffig. Er bod rhanddeiliaid wedi nodi bod parcio ar y stryd yn gadarnhaol o safbwynt diogelwch gan ei fod yn gwarchod cerddwyr rhag traffig, mae'n effeithio ar lifoedd traffig ac yn achosi pryderon diogelwch posibl.

Ystyrir hefyd bod parcio yn achosi aflonyddwch sylweddol ar Ffordd Mochras, yn enwedig ar benwythnosau pan fydd ymwelwyr yn ceisio gadael Mochras ar deithiau dydd, neu i ddychwelyd adref.

Ffigwr C14: Ardaloedd parcio ar y stryd (coch): A496 i'r gogledd a'r de, Ffordd Mochras a Ffordd Dienw i'r dwyrain sy'n wynebu'r ysgol gynradd

Soniodd rhanddeiliaid hefyd sut mae amseroedd llanw'n cael effaith ar nifer y ceir sydd wedi'u parcio yn y pentref, oherwydd pan ddaw'r llanw i mewn, mae mynediad i Fochras wedi'i rwystro. Pan nad yw pobl yn gallu cael mynediad i Fochras, maent yn aml yn parcio yn y pentref, sy'n gwaethygu problemau trafnidiaeth presennol.

Er gwaethaf hyn, ystyrir bod cyfle yn gysylltiedig â hyn i annog mwy o ryngweithio â chanol y pentref yn ystod y cyfnod hwn er budd busnesau lleol a'r gymuned.

Thu	1	The causeway is open all day								
Fri	2	The causeway is open all day								
Sat	3	The causeway is open all day								
Sun	4	The causeway is open all day								
Mon	5	The causeway is open all day								
Tue	6	The causeway is open all day								
Wed	7	The causeway is open all day								
Thu	8	The causeway is open all day								
Fri	9	The causeway closes today between	06:28	-	09:18	and	18:58	-	21:48	
Sat	10	The causeway closes today between	06:59	-	10:44	and	19:38	-	22:43	
Sun	11	The causeway closes today between	07:44	-	11:39	and	20:11	-	23:46	
Mon	12	The causeway closes today between	08:27	-	12:22	and	21:04	-	00:09	
Tue	13	The causeway closes today between	09:10	-	13:05	and	21:46	-	00:51	
Wed	14	The causeway closes today between	09:54	-	13:39	and	22:33	-	01:23	
Thu	15	The causeway closes today between	10:53	-	13:43					
Fri	16	The causeway is open all day								
Sat	17	The causeway is open all day								
Sun	18	The causeway is open all day								
Mon	19	The causeway is open all day								
Tue	20	The causeway is open all day								
Wed	21	The causeway is open all day								
Thu	22	The causeway is open all day								
Fri	23	The causeway is open all day								
Sat	24	The causeway closes today between	07:29	-	09:39	and	19:43	-	21:58	
Sun	25	The causeway closes today between	07:44	-	10:34	and	20:11	-	22:26	
Mon	26	The causeway closes today between	08:12	-	11:02	and	20:39	-	22:54	
Tue	27	The causeway closes today between	08:41	-	11:31	and	21:07	-	23:22	
Wed	28	The causeway closes today between	09:23	-	11:33					
Thu	29	The causeway is open all day								

Ffigwr C15: Data Llanw Sarn Mochras (Chwefror 2024)

Amser Teithio

O 2023, mae'r amser a gymerir i deithio trwy bentref Llanbedr yn fwy amrywiol drwy gydol misoedd yr haf na'r misoedd niwtral. Yn ystod cyfnod yr haf, mae'r amser teithio cyfartalog yn amrywio rhwng 60 ac 80 eiliad, gyda'r 95ain o amseroedd teithio canrannol yn dangos bod rhai teithiau yn cymryd hyd at 120 eiliad. Mae hyn yn awgrymu tagfeydd yn ystod oriau prysuraf yn y pentref yn ystod yr haf.

Mae hefyd yn amlwg bod Llanbedr yn ardal o amseroedd teithio cynyddol ar hyd yr A496, fel y dangosir yn **Ffigwr C16**.

Cyflymder

Mae adborth gan randdeiliaid wedi nodi nad yw cyflymder yn broblem fawr yn gyffredinol oherwydd presenoldeb cerbydau sydd wedi'u parcio yn cyfyngu'r potensial i fynd y tu hwnt i'r terfyn cyflymder. Er gwaethaf hyn, mae data o 2023 wedi nodi achosion lle gwelir bod cerbydau'n goryrru, ond mae cyflymderau cyfartalog yn is na'r terfyn cyflymder blaenorol o 30-mya.

Ystyrir y gallai symud ceir sydd wedi'u parcio ar y stryd ar hyd yr A496 wella llif traffig, ond gallai hyn arwain at gynnydd mewn cyflymderau ar hyd y llwybr, a allai gael effaith andwyol ar ddiogelwch.

Ffigwr C16: Amrywiad Allbwn Amseroedd Teithio INRIX (Yn ystod yr wythnos yn yr Haf)

Materion Allweddol a Chyfleoedd:

- **Dim parcio dynodedig ar gyfer preswylwyr nac ymwelwyr.**
- **Mae parcio ar y stryd yn achosi effeithiau andwyol ar lif traffig, er ei fod ar hyn o bryd yn gwella diogelwch i gerddwyr.**
- **Effeithiau ar barcio a diogelwch yn y pentref pan fydd amseroedd y llanw yn cyfyngu mynediad i Fochras.**
- **Amser teithio amrywiol, yn enwedig yn ystod misoedd yr haf ar hyd yr A496, gydag achosion pan fydd yn cymryd bron i ddwbl yr amser cyfartalog, sy'n awgrymu tagfeydd achlysurol.**
- **Enghreifftiau o oryrru ar hyd yr A496, er bod hyn wedi'i gyfyngu gan barcio ar y stryd ar hyn o bryd.**

Y Cyd-destun Lleol

Senario Gwneud Dim

Os na wneir unrhyw beth yn Llanbedr, bydd y gymuned ac ymwelwyr yn parhau i gael eu heffeithio'n negyddol gan gerbydau y mae'n ofynnol iddynt yrru drwy'r pentref gan ddefnyddio'r A496.

Bydd y rhwydwaith ffyrdd yn parhau i fod wedi'i gyfyngu gan y bont gerrig dros afon Artro yng nghanol y pentref ac uniongyrchedd yr adeiladau i'r A496. Bydd parcio aml ar y stryd yn parhau i ddigwydd o ystyried nad oes dewis arall ar hyn o bryd. Mae pob un o'r agweddau hyn yn gofyn i geir ildio yn aml, stopio a chychwyn yn aml, sy'n arwain at amseroedd teithio anghyson a phroblemau diogelwch. Bydd hyn yn parhau os na wneir unrhyw newid, gyda dyheadau mewn perthynas â thwf economaidd yn debygol o wneud pethau'n waeth yn y pentref.

Oherwydd y ffactorau hyn, bydd diogelwch gyrwyr a cherddwyr yn parhau i fod yn bryder mawr. Rhaid i yrwyr a cherddwyr ddefnyddio'r A496 ar yr un pryd, sy'n creu amgylchedd anatyniadol a pheryglus i gerddwyr. Er mai diffyg llwybrau troed o ansawdd da yw'r prif bryder am ddiogelwch cerddwyr, mae rhwystredigaeth gyrwyr a achosir gan geir sydd wedi parcio ac amseroedd teithio anghyson hefyd yn cyfrannu at gyfradd gwrthdrawiadau uchel

Mae rhanddeiliaid hefyd wedi mynegi nad ydyn nhw'n teimlo y gallan nhw ganiatáu i blant deithio'n annibynnol o amgylch y pentref. Oherwydd hyn, bydd mynediad i'r ysgol drwy ddulliau gweithredol yn aros fel dewis olaf ar gyfer teithiau byr, sydd yn erbyn yr hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy.

Nid yw'r rhwydwaith teithio llesol o ansawdd gwael a thoredig yn Llanbedr yn caniatáu mynediad hawdd i ddulliau cynaliadwy. Mae apêl trafnidiaeth gyhoeddus yn gwaethygu ymhellach trwy ddarparu gwasanaethau anaml ac isadeiledd ategol gwael, na fydd yn cael ei newid oni bai bod ymyrraeth yn cael ei gwneud.

Mae'n bwysig nodi, ar hyn o bryd, nad yw'r rhwydwaith ffyrdd a cherdded presennol hefyd yn caniatáu mynediad i bawb. Mae diffyg palmant gweadog a chyrbiau wedi'u gostwng a diffyg isadeiledd ategol i ddefnyddwyr sydd â symudedd cyfyngedig, sy'n annog pobl i yrru, hyd yn oed ar gyfer teithiau byr.

Gan ystyried yr uchod, os na wneir unrhyw beth yn yr ardal leol, bydd teithiau mewn car yn parhau i gael blaenoriaeth, sy'n golygu na fydd targedau newid moddol uchelgeisiol yn cael eu cyrraedd. Yn ogystal â hyn, mae diogelwch yn bryder sylweddol yn y pentref, a gallai peidio â mynd i'r afael â'r materion hyn arwain at ragor o anafiadau ar y ffyrdd, gan gael sgil-effaith ar gyllid cyhoeddus trwy'r Gwasanaethau Iechyd Gwladol.

Mae'n amlwg felly bod angen ymyrraeth o fewn ardal yr astudiaeth.

Ffigwr C17: Enghraifft o Ddefnydd Anniogel o'r A496 gan Gerddwyr

Ffigwr C18: Enghraifft o Draffig Lleol ar yr A496

Atodiad D - Problemau Trafnidiaeth, Cyfleoedd a Chyfyngiadau: Achosion a Thystiolaeth

Cyf.	Problem	Tystiolaeth	Achosion
1	**Diogelwch**	• Cyfradd gwrthdrawiadau uchel - rhwng 2018 a 2022, mae cyfanswm o chwe gwrthdrawiad wedi digwydd yn Llanbedr; un 'Bychan' a phump 'Difrifol'. • Cyfradd Lladd Uchel neu Anaf Difrifol (KSI), sy'n sylweddol uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol, yn debycach i ffordd drefol na gwledig.	• Ceir wedi parcio sy'n cyfyngu gweledded ac yn gorfodi cerddwyr i gerdded ar y ffordd. • Ffordd gul, gan achosi gweledded gwael, yn enwedig o gyffyrdd. • Fel y nodwyd gan yr archwiliad teithio llesol, dim llwybrau teithio llesol addas. • Diffyg llwybrau troed ar hyd yr A496. • Lle mae llwybrau troed yn bresennol, maent o ansawdd gwael ac yn ddi-dor. • Mae mewnlifiad tymhorol o ymwelwyr yn golygu bod llawer o bobl yno yn ystod yr haf sy'n anghyfarwydd â'r ardal.
2	**Dibyniaeth ar y Car Preifat**	• Mae cyfran modd o deithiau a wneir i'r gwaith yn bennaf gyda char (80%), yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol. • Mwy o deithiau pellter hir na'r cyfartaledd cenedlaethol. • Mae cyfradd uwch o berchnogaeth ceir yn Llanbedr nag yng Nghymru gyfan. Mae cartrefi sydd â thri char neu fwy yn cyfrif am gyfran uwch o boblogaeth Llanbedr nag i Gymru.	• Mae gwledigrwydd yn golygu bod teithiau teithio llesol y tu allan i'r pentref yn anochel yn bellter hir ac yn anoddach. • Mae'r isadeiledd teithio llesol yn wael ac yn achosi difrifoldeb. • Rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus gwael – gwasanaeth trên anaml yn benodol. • Mae cysylltedd â gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn wael. • Safleoedd bws o ansawdd gwael.
3	**Mynediad i Wasanaethau a Chyflogaeth**	• Mae Llanbedr yn un o'r 10% o ardaloedd mwyaf difreintiedig yng Nghymru o ran mynediad at wasanaethau. • Mae'r boblogaeth wedi gostwng 3.7% yng Ngwynedd rhwng 2011 a 2021. • Mwy o deithiau pellter hir na'r cyfartaledd cenedlaethol.	• Diffyg safleoedd cyflogaeth a gwasanaethau allweddol yn agos i Lanbedr • Yn gyffredinol, mae'r gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus gwael sy'n cyfyngu mynediad i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar.
4	**Toriad Cymunedol a Naws am Le**	• Toriad rhwng lleoliadau allweddol yn y pentref. • Mae pryderon ynghylch toriad a diogelwch yn effeithio ar y parth cyhoeddus.	• Toriad a achosir gan yr A496 ac agosrwydd busnesau a chartrefi sydd wedi'u lleoli'n uniongyrchol wrth ymyl y ffordd hon. • Nid oes unrhyw lwybrau teithio llesol effeithiol rhwng dwy ochr afon Artro. • Mae parcio ar y stryd yn effeithio ar y parth cyhoeddus a'r naws am le.
5	**Yr Economi Ymwelwyr**	• Mae amseroedd teithio yn cynyddu yn ystod tymor yr ymwelwyr (yr haf). • Mae ciwiau'n cronni ar gyffyrdd, yn fwyaf arwyddocaol ar gyffordd Ffordd Mochras. • Cynnydd sylweddol yn y galw am draffig yn ystod yr haf o'i gymharu â'r gaeaf (mwy na dwbl).	• Cyrchfan boblogaidd i dwristiaid. • Nid yw'r math o deithiau sy'n cael eu gwneud yn hawdd trwy ddulliau cynaliadwy. • Cysylltedd teithio llesol gwael. • Cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus gwael.
6	**Gwytnwch**	• Dim llwybrau amgen. Digwyddiad yn achosi amhariad ar y prif lwybr. • Mae'r A496 o fewn parth perygl llifogydd.	• Digwyddiadau ar yr A496. • Llifogydd a materion amgylcheddol eraill sy'n debygol o waethygu gan newid hinsawdd.

Cyf.	Cyfle	Sylwadau
1	**Teithio Llesol**	• Gwelliannau lleol y gellid eu gweithredu i gefnogi teithiau lleol i'r ysgol, teithiau i'r orsaf reilffordd, a lleoliadau eraill. • Gwneud teithio llesol y dewis cyntaf ar gyfer teithiau o fewn y pentref.
2	**Cludiant Cyhoeddus**	• Mae gorsaf reilffordd sy'n gwasanaethu'r pentref, sy'n brin ar gyfer anheddiad o'r maint hwn. Gellid gwella gwasanaethau o'r orsaf, yn ogystal â chysylltedd iddi. • Mae'r A496 yn brif lwybr yn yr ardal sy'n cael ei wasanaethu gan fysiau - gallai gwasanaethau presennol gael eu gwella.
3	**Cyflogaeth**	• Mae gan y Maes Awyr y potensial i gael ei ddatblygu i ddarparu cyfleoedd cyflogaeth i bobl leol, gan leihau'r pellter posibl i bobl deithio. • Er y gallai gwella'r rhwydwaith trafnidiaeth gael y budd o alluogi datblygiad ym Maes Awyr Llanbedr, ac felly'n darparu swyddi newydd yn yr ardal leol, mae hwn yn fudd posibl ategol posibl i unrhyw ymyrraeth yn yr ardal, gyda phroblemau sylweddol yn y pentref ar hyn o bryd y mae angen mynd i'r afael â nhw.
4	**Lleihau'r Angen i Deithio**	• Gall gweithio gartref, a gwasanaethau ar-lein, leihau'r angen i bobl deithio, gwella mynediad at wasanaethau allweddol a chyflogaeth.
5	**Gwelliannau Diogelwch**	• Gwneud newidiadau i gynllun y ffordd i wella diogelwch i'r holl ddefnyddwyr. Gallai hyn gynnwys newidiadau i gyffordd Mochras, gwella gweledded trwy fesurau fel cyfyngu ar barcio, ac eraill.
6	**Naws am Le**	• Gwella'r parth cyhoeddus lleol a'r naws am le i annog pobl i ymgysylltu â'u cymuned leol a chefnogi digwyddiadau lleol yn y pentref.

Cyf.	Cyfyngiadau	Cyfyngiadau
1	**Parc Cenedlaethol Eryri**	Mae Llanbedr o fewn Parc Cenedlaethol Eryri sy'n cyfyngu ar y potensial ar gyfer isadeiledd newydd.
2	**Llifogydd**	Ardaloedd sydd mewn perygl o lifogydd afonydd ac arfordirol, gan gynnwys yr A496, a waethygwyd gan newid hinsawdd.
3	**Yr Amgylchedd Hanesyddol**	Adeiladau a strwythurau rhestredig yn y pentref, gan gynnwys pont y ffordd dros Afon Artro
4	**Aliniad y Ffordd**	Dim lle i ledu'r ffordd, neu ailddyrannu gofod ffordd o fewn y pentref, oherwydd bod gan adeiladau ffryntiadau uniongyrchol i'r ffordd a'r bont.