



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Llwybr Newydd

Strategaeth Drafnidiaeth Newydd Cymru

Drafft Ymgynghori

Sylfaen Tystiolaeth

Tueddiadau Data Trafnidiaeth



175003

YNDIAETH CYMRU
SPORT FOR WALES

Cynnwys

1. Patrymau Teithio

Prif Dueddiadau	05
Teithio llesol	08
Teithio ar fws	09
Teithio ar drên	10
Ceir preifat a beiciau modur	11
Hyd y Daith a'r Cyfeiriad	12
Tueddiadau o ran llwythi	13
Effaith COVID-19 ar deithio	15

2. Dadansoddiadau Demograffig

Tocynnau Teithio Consesiynol	17
Pobl ifanc	18
Plant a Chludiant i'r Ysgol	18
Lleoliad y Cartref	19
Perchenogaeth ac Argaeledd Ceir	19

3. Perfformiad y Rhwydwaith Trafnidiaeth

Capasiti	22
Prydlondeb a Dibynadwyedd	23
Diogelwch	24
Bodddhad cwsmeriaid	27
Seilwaith	27

An aerial photograph of a winding asphalt road with white dashed lane markings, curving through a lush green, hilly landscape. Several cars are visible on the road. In the top left corner, there is a white circle containing the number '1', with a horizontal white line extending to the right from its edge.

1

Patrymau Teithio

Prif Dueddiadau

Y prif ddull o deithio yng Nghymru, ar gyfer nifer y teithiau a'r pellter a gaiff ei deithio, yw'r car preifat o hyd. O ran twf, rheilffyrdd a'r car preifat yw'r dulliau teithio sy'n gweld y twf mwyaf yng Nghymru, gyda'r ddau yn cyrraedd y lefelau uchaf a gofnodwyd erioed dros y ddwy flynedd ddiwethaf (a fesurwyd yn ôl nifer y teithwyr ar y rhwydwaith rheilffyrdd a'r pellter a deithiwyd ar y rhwydwaith ffyrdd).

Yn ôl y tueddiadau presennol, mae'n debygol mai ceir preifat fydd y prif ddull o deithio yng Nghymru o hyd yn y tymor byr a'r tymor canolig, er gwaethaf twf disgwyledig yn y defnydd o reilffyrdd. Hefyd, mae tystiolaeth yn cadarnhau bod COVID-19 wedi cynyddu dominyddiaeth y car preifat, yn y byrdymor o leiaf. Nododd ymchwil a gynhaliwyd ym mis Mehefin/Gorffennaf 2020 fod lefelau traffig ceir, yng Nghymru yn fwy nag unrhyw ran arall o'r DU, yn ymadfer yn llawer cyflymach na'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Erbyn 3 Gorffennaf 2020, roedd traffig ceir wedi cyrraedd 80% o'r lefelau cyn y cyfyngiadau symud, ond dim ond cyrraedd 30%¹ o'r lefelau a wnaeth y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus.

Wrth edrych i'r dyfodol, dengys y rhagamcanion alw cynyddol sydd cymaint â 151% ar gyfer teithio pellter hwy ar y rheilffyrdd erbyn 2043², a chynnydd o 16.7% mewn milltiroedd cerbydau preifat erbyn 2030³. Er bod y cynnydd canrannol a ragamcenir ar gyfer y defnydd o reilffyrdd yn uchel, mae wedi'i osod yn erbyn llinell sylfaen absoliwt cymharol isel o gymharu â nifer y teithiau a wneir mewn car preifat. Mae cynnydd canrannol mor uchel yn y defnydd o reilffyrdd yn dibynnu ar hyder mewn trafnidiaeth gyhoeddus yn dychwelyd fel rhan o'r adferiad wedi COVID-19.

Er y bu tuedd ostyngol yn nifer y teithiau ar wasanaethau bysiau lleol dros y degawd diwethaf, mae bysiau yn parhau i gyfrif am 101.87 miliwn o deithiau bob blwyddyn yng Nghymru yn 2018/19⁴. Felly, mae gwasanaethau bysiau lleol yn llawer mwy arwyddocaol na gwasanaethau rheilffyrdd o ran nifer y teithiau a wneir.

¹The Impacts of Covid-19 on Travel Patterns in the UK: Third Phase Research Findings, July 2020, Royal HaskoningDHV

²Railway Upgrade Plan – Wales 2017-18, Network Rail, 2018 <https://cdn.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2017/06/Railway-Upgrade-Plan-Update-2017-Wales.pdf>

³DfT Road Traffic Forecasts 2018, Reference Case

⁴StatsCymru, Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn, <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoach-es-by-year>. Ffynhonnell wreiddiol: Arolwg o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, yr Adran Drafnidiaeth

Nodwyd yr ystadegau allweddol canlynol o ddata diweddar:

Teithio llesol

Ni fu fawr ddim newid o ran amllder na hyd cerdded a beicio fel dull o deithio ers i'r Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) ddod i rym yn 2013. Awgryma tystiolaeth arolwg⁵ y bu peth dirywiad mewn teithio llesol ar feic dros y pum mlynedd diwethaf.

Bysiau

Llehaodd nifer y teithiau ar fws lleol yng Nghymru 22% rhwng 2008/9 a 2018/19. Er hyn, gwelwyd peth adferiad dros y blynyddoedd diwethaf yn y defnydd o fysiau, gyda nifer y teithiau yn cynyddu 2.2% rhwng 2016/17 a 2018/19⁶.

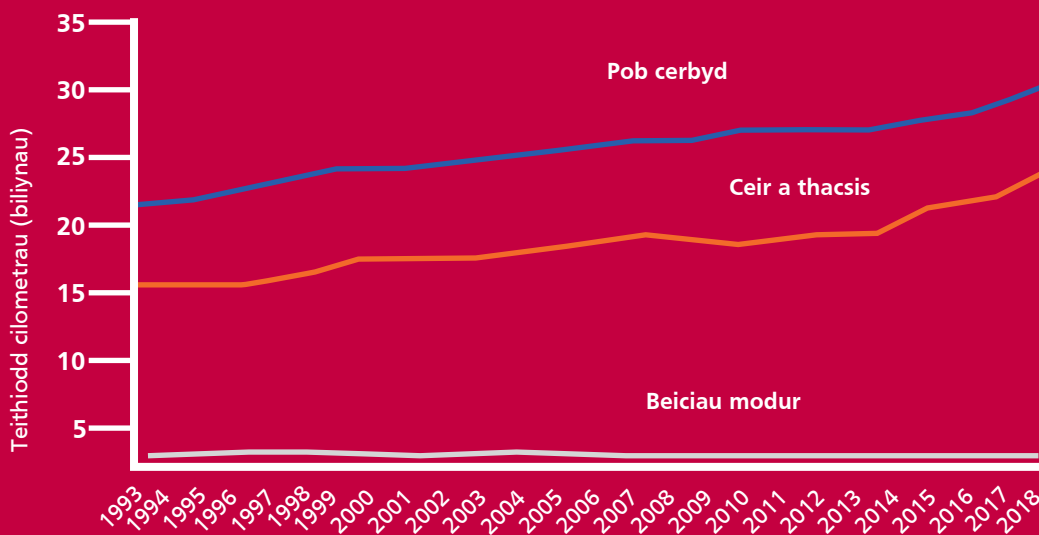
Rheilffyrdd

Tan 2020, bu twf parhaus yn y defnydd o reilffyrdd, er i'r twf arafu dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf. Llywiwyd y twf dros y blynyddoedd diwethaf gan deithiau yn dechrau ac yn gorffen yng Nghymru, yn hytrach nag ar gyfer teithiau rheilffyrdd i/o rannau eraill o Brydain Fawr⁷.

Ceir preifat a beiciau modur:

Cyrhaeddodd traffig ffyrdd yng Nghymru y lefel uchaf a gofnodwyd erioed yn 2018, sef 29.4 biliwn o gilometrau cerbydau⁸. Er mai'r car preifat sy'n dominyddu llif traffig (78% o lif cerbydau), ar gyfer beiciau modur y gwelwyd y cynnydd canrannol mwyaf rhwng 2017 a 2018, sydd ond yn cynrychioli 1% o lif cerbydau ar hyn o bryd⁹.

Pob cilomedr cerbyd, car a thacsis a beiciau modur (biliynau) ar Ffyrdd Cymru 1993-2018



⁵ Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018-19

⁶ StatsCymru, Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoach-es-by-year>. Ffynhonnell wreiddiol: Arolwg o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, yr Adran Drafndiaeth y DU

⁷ Regional Rail Usage – 2018-19 Statistical Release, Swyddfa Ffyrdd a Rheilffyrdd, 2020 <https://dataportal.orr.gov.uk/media/1742/regional-rail-usage-2018-19.pdf>

⁸ Traffig Ffyrdd: 2018, Llywodraeth Cymru, 2019 <https://llyw.cymru/traffig-ffyrdd-2018-html>

⁹ Traffig Ffyrdd: 2018, Llywodraeth Cymru, 2019 <https://llyw.cymru/traffig-ffyrdd-2018-html>

Cyfran dulliau teithio

Cymru sydd â'r gyfran uchaf o bobl sy'n teithio i'r gwaith yn y car (amcangyfrifir rhwng 75-80%)¹⁰ o hyd o gymharu â rhanbarthau gwahanol Lloegr neu'r Alban. Mae cyfran y bobl sy'n gyrru i'r gwaith, yn cerdded neu'n beicio i'r gwaith, yn teithio mewn trê'n ac yn defnyddio bysiau, wedi aros yn gymharol sefydlog dros y 15 mlynedd diwethaf¹¹.

Hyd y daith a'r cyfeiriad

Mae'r rhan fwyaf o deithiau yng Nghymru yn gymharol fyr, tua 8 milltir¹². Dominyddir patrymau teithio pellter hwy rhwng rhanbarthau gan lifau o'r dwyrain i'r gorllewin, yn enwedig dros y ffin rhwng Cymru a Lloegr¹³.

Llwythi

Mae cyfanswm y tunelli llwythi a gludir gan borthladdoedd yng Nghymru ac ar y rhwydwaith ffyrdd yng Nghymru yn lleihau yn gyffredinol. Fodd bynnag, mae cyfanswm y cilometrau cerbydau a deithir gan gerbydau nwyddau ysgafn yn cynyddu¹⁴. Ledled Prydain Fawr, mae cyfran y farchnad rheilffyrdd ar gyfer llwythi a gludir wedi gostwng o 12.5% yn 2014 i 8.9% yn 2018¹⁵.

29.4 biliwn o cilometrau wedi ei deithio gan gerbydau ar ffyrdd Cymru

¹⁰ Mae'r gwerthoedd yn amrywio yn dibynnu ar ffynhonnell ddata'r arolwg a ddefnyddir. Daw'r amcangyfrif pen isaf o 75% o'r Arolwg Cenedlaethol ar gyfer Cymru 2019-20, tra bod yr amcangyfrif pen uchaf yn dod o Ystadegau Trafnidiaeth Prydain Fawr TSGB0108 Hydref-Rhagfyr 2018. Bydd canlyniadau Arolwg Cenedlaethol Cymru hefyd yn cynnwys y rhai sy'n teithio i le o astudio.

¹¹ Llesiant Cymru 2018-19, Ystadegau ar gyfer Cymru, 2019 <https://llyw.cymru/llesiant-cymru-2019>. Ffynhonnell ddata wreiddiol Ystadegau Trafnidiaeth Prydain Fawr, yr Adran Drafnidiaeth y DU

¹² Teithio Personol yng Nghymru - 2012, Llywodraeth Cymru, 2013 <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-01/teithio-personal-2012.pdf>

¹³ Dadansoddiad Trafnidiaeth Cymru o ddata rhydweithiau ffonau symudol rhwng Mawrth/Ebrill 2019¹⁴ DfT, Road traffic (vehicle kilometres) by vehicle type and region and country in Great Britain, annual 2019 – TRA0206

¹⁴ DfT, Road traffic (vehicle kilometres) by vehicle type and region and country in Great Britain, annual 2019 – RA0206

¹⁵ Table 1350 – rail freight market share, ORR

Teithio llesol

Mae pobl yn cerdded i'r gwaith neu sefydliad addysgol ac oddi yno, neu i ddefnyddio gwasanaethau iechyd, cyfleusterau hamdden neu wasanaethau neu gyfleusterau eraill, yn llawer mwy aml nag y maent yn defnyddio'r beic i wneud hynny. Yn 2019, roedd 8% o oedolion yn beicio fel dull o deithio o leiaf unwaith y mis, tra bo 69% o oedolion yn cerdded am fwy na deg munud fel dull teithio o leiaf unwaith y mis a 27% o oedolion yn cerdded am fwy na deg munud fel dull teithio bob dydd¹⁶. Mae cyfran yr oedolion sy'n cerdded neu'n beicio fel dull o deithio wedi bod yn gymharol sefydlog dros y blynyddoedd diwethaf.

Mae lefelau teithio llesol yn amrywio mewn lleoliadau trefol a gwledig. Roedd 70% o bobl mewn ardaloedd trefol yn cerdded am fwy na deg munud fel dull o deithio o leiaf unwaith y mis, o gymharu â 56% o bobl mewn ardaloedd gwledig¹⁷.

Hefyd, nodwyd gwahaniaethau demograffig o ran rhywedd, oedran, lefel cymwysterau ac iechyd. Mae dynion, pobl iau, y rhai heb salwch cyfyngus a'r rhai sy'n meddu ar gymwysterau yn fwy tebygol o feicio nag eraill. Roedd pobl iau, y rhai heb salwch cyfyngus, y rhai sy'n meddu ar gymwysterau a phobl o ardaloedd trefol yn fwy tebygol nag eraill o gerdded mwy na deg munud i gyrraedd rhywle¹⁸.

¹⁶ Arolwg Cenedlaethol Cymru, Llywodraeth Cymru 2019-20

¹⁷ Cerdded a beicio yng Nghymru: Teithio llesol 2018-19 - Bwletin Ystadegol, Llywodraeth Cymru 2019

¹⁸ Cerdded a beicio yng Nghymru: Teithio llesol 2018-19 - Bwletin Ystadegol, Llywodraeth Cymru 2019

Teithio ar fws

Gyda 101.87 miliwn o deithiau yn cael eu gwneud ar fws yng Nghymru yn ystod 2018/19¹⁹ a 31 miliwn o deithiau yn cael eu gwneud ar drên (gan ddechrau a/neu orffen yng Nghymru) yn ystod yr un cyfnod, mae mwy na thair o bob pedair taith ar drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn cael eu gwneud ar fws..

Mae'r defnydd o fysiau lleol yng Nghymru wedi lleihau o 129.83 miliwn o deithiau yn 2008/9, sef gostyngiad o 22% dros 10 mlynedd²⁰. Er hyn, gwelwyd peth cynnydd dros y blynyddoedd diwethaf yn y defnydd o fysiau, gan gynyddu o lefel isel o 99.67 miliwn o deithiau yn 2016/17 (cynnydd o 2.2%).

Ers 2008/9, mae argaeledd gwasanaethau bysiau wedi lleihau hefyd o 125.3 miliwn o gilometrau cerbydau i 101.83 miliwn o gilometrau cerbydau yn 2018/19 (gostyngiad o 19%). Yn dilyn patrwm tebyg i deithiau gan deithwyr, mae argaeledd gwasanaethau hefyd wedi cynyddu ychydig o lefel isel o 98.9 miliwn o gilometrau cerbydau yn 2016/17 (cynnydd o 3%)²¹.

Rhan o'r rheswm dros y lleihad cyffredinol yn argaeledd gwasanaethau bysiau yw'r gostyngiad o 37% mewn gwasanaethau cymorthdaledig ers 2008/09.

Ym mis Gorffennaf 2017, cyflwynodd Llywodraeth Cymru deithiau am ddim ar y penwythnos ar rwydwaith bysiau pellter hwy TrawsCymru, a arweiniodd at gynnydd o 65% mewn defnydd ar y penwythnos. Mae'r twf hwn wedi cael ei gynnal oherwydd, rhwng mis Gorffennaf 2018 a mis Rhagfyr 2018, teithiodd 81,336 o deithwyr ychwanegol ar wasanaethau TrawsCymru, gan gynrychioli cynnydd o 32% ar y penwythnos, o gymharu â'r cyfnod cyfatebol rhwng mis Gorffennaf a mis Rhagfyr 2017. Yn 2018/19, cludodd rhwydwaith TrawsCymru 2.54 miliwn o deithwyr, sef cynnydd o 45% (792,872) o gymharu â'r flwyddyn flaenorol²².

¹⁹ StatsCymru, Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoach-es-by-year>. Ffynhonnell wreiddiol: Arolwg o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, yr Adran Drafnidiaeth y DU

²⁰ StatsCymru, Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoach-es-by-year>. Ffynhonnell wreiddiol: Arolwg o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, yr Adran Drafnidiaeth y DU

²¹ StatsCymru, Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoach-es-by-year>. Ffynhonnell wreiddiol: Arolwg o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, yr Adran Drafnidiaeth y DU

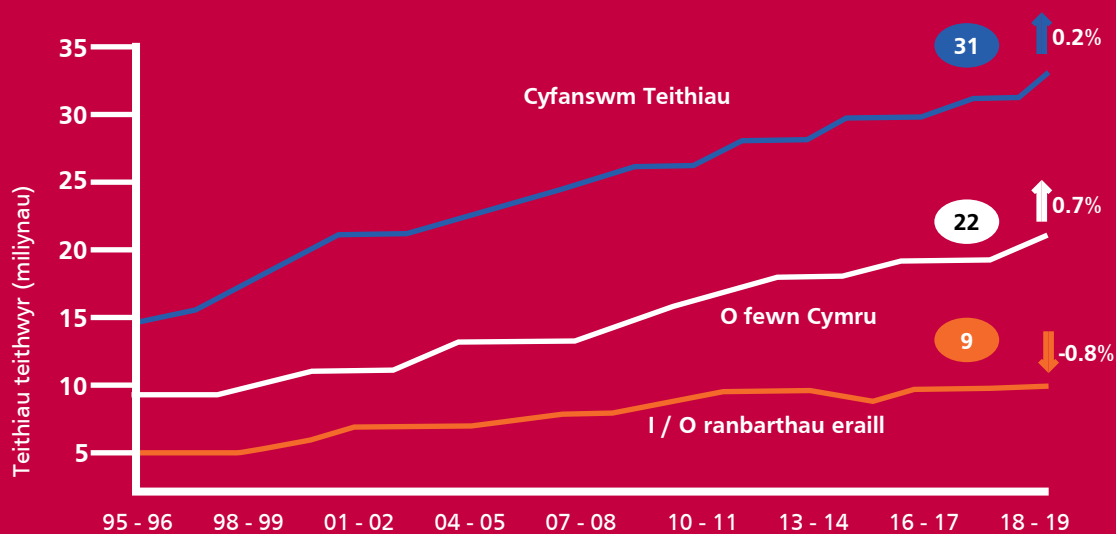
²² Adroddiad Blynyddol Trawscymru 2018-19, 2019 <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2020-02/trawscymru-annual-report-2018-to-2019.pdf>

Teithio ar drên

Roedd 31 miliwn o deithiau ar drenau gan deithwyr yn dechrau a/neu yn gorffen yng Nghymru yn 2018/19, sef cynnydd o 0.2% o gymharu â'r flwyddyn flaenorol²³. Roedd y twf hwn i'w briodoli i'r cynnydd o 0.7% yn nifer y teithiau sy'n dechrau ac yn gorffen yng Nghymru, ond mewn gwirionedd bu dirywiad o 0.8% yn nifer y teithiau ar drenau rhwng Cymru a rhannau eraill o Brydain Fawr. Roedd tua 70% (22 miliwn) o deithiau ar drenau yng Nghymru yn 2018-19 yn dechrau ac yn gorffen yng Nghymru.

Mae'r twf o 0.2% yn nifer y teithiau ar drenau gan deithwyr sy'n dechrau a/neu yn gorffen yng Nghymru yn cymharu â thwf o 3.0% yn nifer y teithiau ar drenau gan deithwyr ledled y DU. Fodd bynnag, Cymru yw'r unig ran o Brydain Fawr (fel y'i diffinnir gan yr ORR) sydd wedi cofnodi twf yn nifer y teithiau ar drenau bob blwyddyn ers i'r ystadegau rhanbarthol ar y defnydd o drenau gael eu cyhoeddi gyntaf yn 1995-96.

Defnydd Rheilffyrdd Rhanbarthol – 2018-19



²³Regional Rail Usage – 2018-19 Statistical Release, Office of Road and Rail, 2020 <https://dataportal.orr.gov.uk/media/1742/regional-rail-usage-2018-19.pdf>

²⁴Ffynhonnell: Regional Rail Usage – 2018-19 Statistical Release, Swyddfa Ffyrdd a Rheilffyrdd, 2020 <https://dataportal.orr.gov.uk/media/1742/regional-rail-usage-2018-19.pdf>

Ceir preifat a beiciau modur

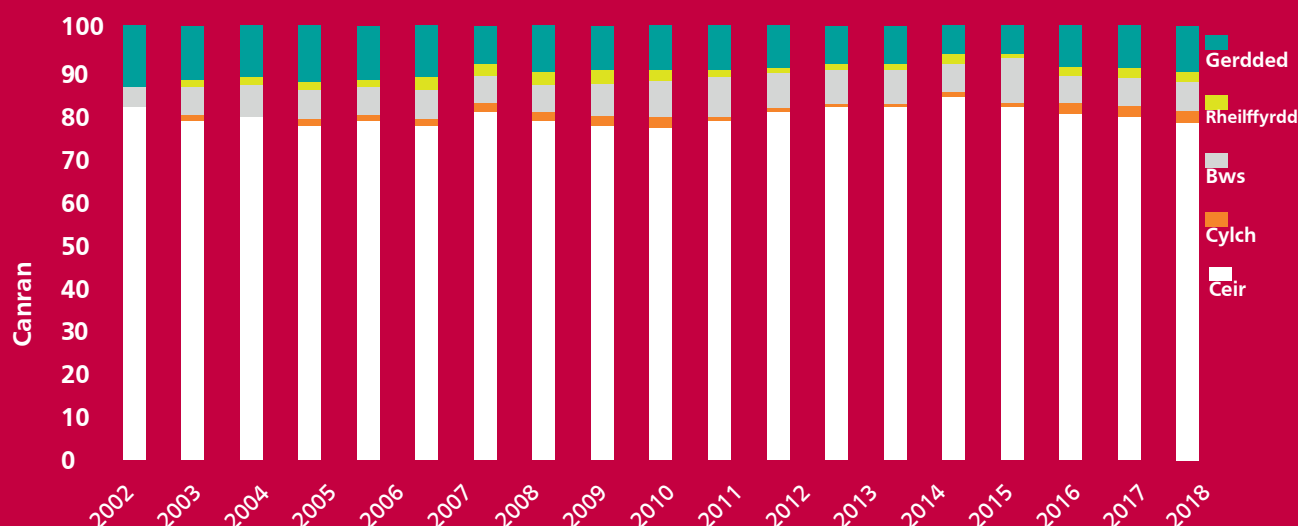
Y car preifat sy'n dominyddu o hyd o ran dulliau teithio ac mae'n cyfrif am y mwyafrif llethol o deithiau yng Nghymru. Amcangyfrifwyd bod ceir preifat yn cyfrif am 69% o'r holl deithiau, ac 84% o'r pellter a gaiff ei deithio mewn blwyddyn²⁵.

Amcangyfrifir bod 75-80% o gymudwyr yng Nghymru yn defnyddio car fel eu dull arferol o deithio²⁶. Cymru sydd â'r gyfran uchaf o bobl sy'n teithio i'r gwaith yn y car (80%) o gymharu â rhanbarthau Lloegr a'r Alban, a chyfartaledd Prydain Fawr, sef 68%²⁷.

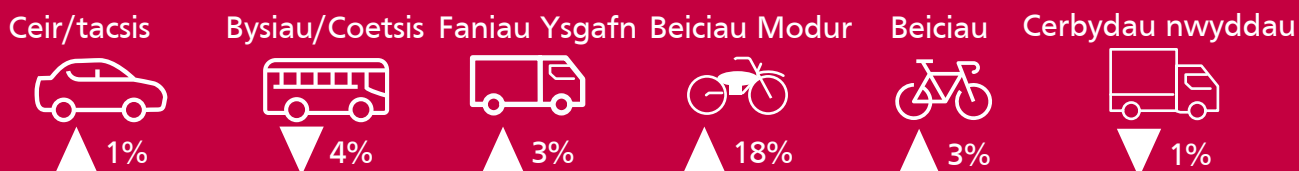
Cymru sydd â'r gyfran uchaf o bobl sy'n teithio i'r gwaith yn y car (80%) o gymharu â rhanbarthau Lloegr a'r Alban, a chyfartaledd Prydain Fawr, sef 68%.

Er mai ceir preifat sy'n dominyddu o ran cyfanswm y traffig ar y rhwydwaith ffyrdd yng Nghymru (78% o lif cerbydau), yn nhermau canran, gwelwyd y cynnydd mwyaf ar gyfer beiciau modur, gyda thwf o 18% rhwng 2017 a 2018. Fodd bynnag, dim ond 1% o lif cerbydau ar y rhwydwaith ffyrdd y mae beiciau modur yn ei gynrychioli.

Cyfran (%) y dulliau teithio i'r gwaith



Newid canrannol yng nghyfaith y traffig yn ôl y math o gerbyd rhwng 2017 a 2018.



²⁵Teithio Personol yng Nghymru - 2012, Llywodraeth Cymru, 2013 <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-01/teithio-personal-2012.pdf>

²⁶Mae'r gwerthoedd yn amrywio yn dibynnu ar ffynhonnell ddata'r arolwg a ddefnyddir. Daw'r amcangyfrif pen isaf o 75% o'r Arolwg Cenedlaethol ar gyfer Cymru 2019-20, tra bod yr amcangyfrif pen uchaf yn dod o Ystadegau Trafnidiaeth Prydain Fawr TSGB0108 Hydref-Rhagfyr 2018. Bydd canlyniadau Arolwg Cenedlaethol Cymru hefyd yn cynnwys y rhai sy'n teithio i le o astudio. for Wales 2019-20, while the upper end estimate is from Transport Statistics Great Britain 2 TSGB0108 Oct-Dec 2018. The National Survey for Wales results will also include those travelling to a place of study.

²⁷DfT Transport Statistics Great Britain 2019: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/870647/tsgb-2019.pdf

Hyd y Daith a'r Cyfeiriad

Mae taith bersonol unffordd gyfartalog yng Nghymru, lle mae rhywun yn teithio i gyrraedd man penodol, yn cwmpasu 8 milltir. Mae'r daith gyfartalog mewn car yn cwmpasu 9 milltir ac mae'r daith gyfartalog ar fws lleol yn cwmpasu 6 milltir. Mae taith gerdded nodweddiadol yn llai na milltir²⁸.

O ran teithiau i'r gwaith yn 2019-20, mae 12% ohonynt yn llai na milltir, 20% rhwng milltir a their milltir, 44% rhwng 3 a 15 milltir, a 24% yn fwy na 15 milltir²⁹.

Cefnogir natur pellter cymharol fyr y rhan fwyaf o deithiau gan ddadansoddiadau mwy diweddar o ddata rhwydweithiau ffonau symudol, a gasglwyd yn ystod mis Mawrth a mis Ebrill 2019. Mae data rhwydweithiau ffonau symudol yn dynodi bod 77% o'r teithiau a wneir yng Nghymru yn ystod oriau brig y bore (07:00-10:00) yn aros yn yr un rhanbarth (y gogledd, y canolbarth, y de-orllewin a'r de-ddwyrain). Mae'r 23% o deithiau sy'n weddill yn rhai hirach rhwng rhanbarthau gwahanol yng Nghymru yn gyffredinol, neu rhwng Cymru a Lloegr³⁰. Ar y cyfan, dominyddir patrwm llifau rhwng rhanbarthau gan symudiadau o'r dwyrain i'r gorllewin.

Ar y cyfan, dominyddir patrwm llifau rhwng rhanbarthau gan symudiadau o'r dwyrain i'r gorllewin.

Ar sail data rhwydweithiau ffonau symudol 2019, amcangyfrifir bod 680,000 o deithiau rhwng rhanbarthau yng Nghymru, neu yng Nghymru yn rhannol, dros gyfnod o 24 awr yn ystod yr wythnos. O blith y rhain, mae tua 75% (510,000 o deithiau) dros y ffin rhwng Cymru a Lloegr (i'r ddau gyfeiriad)³¹.

Mae mwy o deithiau yn digwydd o Gymru i Loegr nag o Loegr i Gymru yn ystod oriau brig y bore (07:00-10:00).

Mae hyn yn deillio o anghydbwysedd mewn llifau cymudo, gyda mwy yn cymudo allan o Gymru nag sy'n cymudo i mewn i Gymru.

Nodwyd y pwyntiau allweddol canlynol o ddata rhwydweithiau ffonau symudol ar gyfer oriau brig y bore (07:00-10:00):

- Mae'r llif mwyaf o deithiau rhwng rhanbarthau rhwng gogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr (30% o'r holl deithiau rhwng rhanbarthau os cyfunir y ddau gyfeiriad)
- Mae teithiau dros y ffin sy'n dechrau yng ngogledd Cymru dros 20 gwaith yn fwy na'r teithiau rhwng rhanbarthau sy'n digwydd o'r gogledd i rannau eraill o Gymru
- Mae nifer y teithiau dros y ffin sy'n dechrau yn y de-ddwyrain 70% yn fwy na nifer y teithiau rhwng rhanbarthau sy'n digwydd o'r de-ddwyrain i ranbarthau eraill Cymru
- Ar gyfer teithiau rhwng rhanbarthau sy'n dechrau yn y canolbarth, mae'r nifer sy'n croesi ffin Cymru/Lloegr fwy neu'n lai'n gyfartal â'r nifer sy'n teithio i ranbarthau eraill Cymru
- Mae'r llifau mwyaf rhwng rhanbarthau sy'n digwydd yng Nghymru yn gyfan gwbl rhwng y de-ddwyrain a'r de-orllewin, gydag o leiaf 10,000 o deithiau i'r naill gyfeiriad a'r llall yn ystod oriau brig y bore

²⁸Teithio Personol yng Nghymru - 2012, Llywodraeth Cymru, 2013 <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-01/teithio-personal-2012.pdf>

²⁹Arolwg Cenedlaethol Cymru, Llywodraeth Cymru 2019-20

³⁰Dadansoddiad gan Trafnidiaeth Cymru o ddata rhydweithiau ffonau symudol rhwng Mawrth/Ebrill 2019

³¹Tnid yw teithiau rhwng dau ranbarth o Gymru sy'n mynd trwy Loegr fel rhan o'u llwybr yn cael eu cyfrif fel teithiau trawsffiniol yn y dadansoddiad hwn. Yn lle hynny fe'u cyfrifir fel teithiau sy'n aros yng Nghymru.

Tueddiadau o ran llwythi

Gostyngodd cyfanswm y traffig llwythi mewn porthladdoedd yng Nghymru 4.8% yn 2018 i 49.2 miliwn o dunelli, sef ei lefel isaf ers dechrau cadw cofnodion cymaradwy yn 1976. Y tri phorthladd mwyaf yng Nghymru sy'n diwallu anghenion morgludo arbenigol yw Aberdaugleddau (olew crai, cynhyrchion olew a nwy naturiol hylifedig), Port Talbot (yn mewnfario mwyn haearn a glo yn bennaf ar gyfer y gwaith dur cyfagos) a Chaergybi, sef y prif borthladd ar gyfer cludo llwythi a theithwyr rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon³².

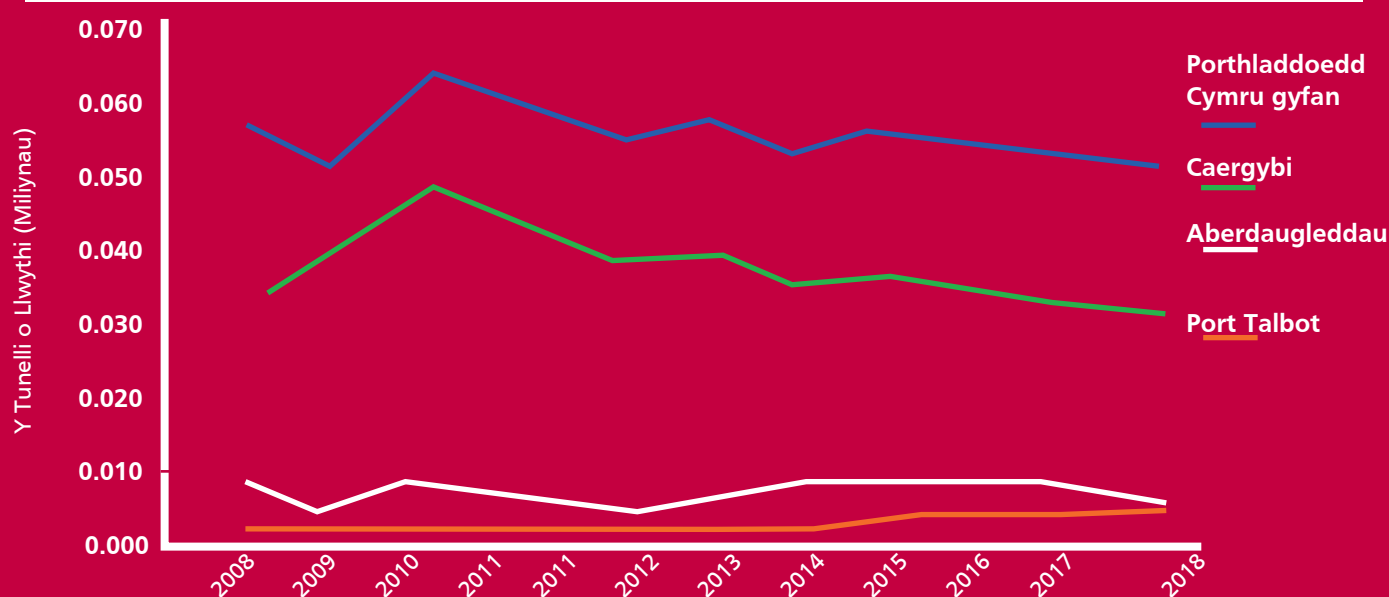
Mae cyfanswm maint y llwythi domestig a gludir ar y ffyrdd wedi bod yn lleihau yn gyffredinol hefyd. Yn 2019, cafodd 6,491 miliwn o gilometrau tunelli eu cludo ar y ffyrdd yng Nghymru, sef gostyngiad o 8% ers 2008. Serch hynny, mae gwerth 2019 yn gynnydd o 18% o gymharu â'r lefel isaf a gofnodwyd erioed yn 2014 (5,327 miliwn o gilometrau tunnell)³³.

Er mai cerbydau nwyddau trwm sy'n cludo'r llwythi mwyaf ar y rhwydwaith ffyrdd, mae'r pellter a gaiff ei deithio gan gerbydau nwyddau ysgafn yn cynyddu'n gyflym.

Cynyddodd y pellter a deithiwyd gan gerbydau nwyddau ysgafn yng Nghymru 100 miliwn o gilometrau (1.9%) yn 2019 o gymharu â 2018. Ers 2008, bu cynnydd o 38% (1.5 biliwn o gilometrau) yn y pellter a gaiff ei deithio gan gerbydau nwyddau ysgafn yng Nghymru³⁴.

Ar hyn o bryd, nid oes unrhyw ystadegau penodol ar gael ar gyfer cludo llwythi ar y rheilffyrdd yng Nghymru, oherwydd caiff y rhain eu casglu ar lefel Prydain Fawr ar hyn o bryd. Ym Mhrydain Fawr, gostyngodd cyfanswm y llwythi a gludwyd ar y rheilffyrdd i 16.6 biliwn o gilometrau tunelli net ym mlwyddyn ariannol 2019-20, sef y cyfanswm isaf ers 23 mlynedd a gostyngiad o 5% o gymharu â'r cyfanswm yn 2018-19. Caiff tua 9% o'r holl llwythi a symudir ym Mhrydain Fawr eu cludo ar y rheilffyrdd³⁵. Cynyddodd cyfran y farchnad ar gyfer llwythi a gludir ar y rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr i'w lefel uchaf yn 2014, sef 12.5%, ac ers hynny, mae wedi gostwng yn raddol³⁶.

Y tunelli o lwythi symudwyd drwy borthladdoedd yng Nghymru 2008-2018



³² <https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2020-05/summary-statistics-regions-wales-2020-629.pdf>

³³ DfT, Road freight statistics 2019 (Table RFS0121)

³⁴ DfT, Road traffic (vehicle kilometres) by vehicle type and region and country in Great Britain, annual 2019 – TRA0206

³⁵ Freight Rail Usage and Performance 2019-20 Q4 Statistical Release, ORR36

³⁶ Table 1350 – rail freight market share, ORR

1.170 CU.FT.

1

Patrymau Teithio

THIS CONTAINER HAS BEEN
DESIGNED AND TESTED FOR
8.1000 TONNE
MAX. 24.000 KGS (52.910 LBS)
10 YEARS STRENGTH

ATTENTION
THIS CONTAINER
MUST BE REPAIRED
ONLY
WITH
CORTEN
STEEL



APPROVED FOR EXPORT
UNDER CUSTOMS SEAL
G.C. 4365 BV/1999
TYPE: 45HQ117 (100% DRY)
CSC SAFETY APPROVAL
7/8/2009
ACIP
1016
1999
CSC

205271
22G1

4

Gostyngodd gyfanswm traffig llwythi
yn y porthladdoedd yng Nghymru 4.8%
i 49.2 miliwn tonnell yn 2018.

30,480 KG
67,200 LB
2,200 KG
4,850 LB

Effaith COVID-19 ar deithio

Cyn COVID-19 roedd y defnydd o geir preifat yn cynyddu, roedd y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn sefydlog fwy neu lai neu'n lleihau yn gyffredinol, ac roedd twf mewn traffig cerbydau nwyddau ysgafn. Dim ond mewn nifer bach o leoedd yr oedd teithio llesol (cerdded a beicio) yn cynyddu, o ganlyniad i ymyriadau penodol megis cynlluniau rhannu beiciau, gan aros yn sefydlog yn genedlaethol.

Yn sicr, gwnaeth effaith gychwynnol COVID-19 newid ymddygiadau teithio yn y byrdymor:

- Mae'r rhannau o gymdeithas sydd wedi gallu gweithio gartref wedi cymudo llawer llai, gan gael effaith uniongyrchol ar y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a'r defnydd o geir, gyda'r ddau yn lleihau yn ystod haf 2020³⁷.
- Roedd yn well gan y rhai yr oedd angen iddynt deithio gerdded, mynd ar feic neu aros yn eu ceir eu hunain ar y cyfan, yn hytrach na defnyddio trafndiaeth gyhoeddus a rhannu manau cyhoeddus.
- Gan na allai pobl fynd i'r siopau, cynyddodd traffig cerbydau nwyddau ysgafn yn unol â'r twf mewn siopa ar-lein.
- Gyda chyfyngiadau ar fathau eraill o ymarfer corff (megis mynd i'r gampfa a chwaraeon tîm), mae pobl wedi bod yn cerdded mwy yn lleol.
- Yn sgil y gostyngiad mewn traffig, gwelwyd rhai pobl neidio ar gefn beic.

Pan oedd y cyfyngiadau symud ar eu hanterth, ar gyfartaledd ledled y DU, gostyngodd y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus 87% o gymharu â lefelau

arferol; gostyngodd cerdded a beicio 83%; a gostyngodd teithiau yn y car 81%. Gostyngodd llwythi 78%³⁸.

Er ei bod yn rhy gynnar i ddeall effaith tymor canolig i hirdymor COVID-19 ar drafnidiaeth yng Nghymru, gwelwyd rhai newidiadau sylweddol i batrymau teithio yn dilyn y cyfyngiadau symud cenedlaethol. Gwelwyd y defnydd o geir preifat yn adfer yn gyflym ac, ym mis Gorffennaf 2020, roedd traffig ar y ffyrdd wedi dychwelyd i 80% o'r lefel a welwyd cyn y pandemig, ond parhaodd y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ar 30% o'r lefelau cynharach³⁹. Ar y dyddiad hwnnw roedd y defnydd o'r rheilffyrdd yng Nghymru tua 12-15% o'r lefelau a welwyd cyn COVID-19⁴⁰.

Bu newidiadau i batrymau teithio hefyd, gan symud i ffwrdd oddi wrth y ddau gyfnod brig ar ddiwrnodau'r wythnos a welwyd cyn COVID-19, gyda'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a'r ffyrdd yn fwy cyfartal drwy gydol y dydd⁴¹. Hefyd, mae tystiolaeth yn dod i'r amlwg o newidiadau tymor hwy disgwylidig, yn enwedig o ran lleihau'r angen i gymudo i'r gwaith drwy weithio gartref yn lle hynny.

Yn sgil y cyfyngiadau symud cenedlaethol, bu manteision dros dro i'r amgylchedd, gan gynnwys gwelliannau sylweddol i ansawdd aer. Rhwng 16 Mawrth 2020 (pan argymhellwyd cadw pellter cymdeithasol gyntaf) a 31 Mai 2020, amcangyfrifir bod crynodiadau ocsidau Nitrogen (NOx) a deuocsid Nitrogen (NO2) wedi gostwng 49% a 36% yn y drefn honno ar gyfartaledd⁴², o gymharu â'r hyn y byddai disgwyl ei weld fel arfer ar safleoedd wrth ymyl y ffordd, gyda llai o ostyngiadau ar safleoedd cefndir trefol.

³⁷ RoyalHaskoning DHV, The Impacts of Covid-19 on Travel Patterns in the UK – Third Phase research findings

³⁸ RoyalHaskoning DHV, The Impacts of Covid-19 on Travel Patterns in the UK – Third Phase research findings

³⁹ RoyalHaskoning DHV, The Impacts of Covid-19 on Travel Patterns in the UK – Third Phase research findings

⁴⁰ Gwybodaeth wedi ei ddarparu gan Trafnidiaeth Cymru o gyfrif cwsmeriaid ar y giatiau yn y gorsafoedd

⁴¹ Data mewnwelediad gorsafoedd O2 wedi ei ddarparu gan Trafnidiaeth Gymru

⁴² Provisional Analysis of Welsh Air Quality Monitoring Data – Impacts of Covid-19, Report for Welsh Government by Ricardo Energy & Environment, June 2020

2

Dadansoddiadau Demograffig



Tocynnau Teithio Consesiynol

Mae Llywodraeth Cymru yn ariannu'r gost o gadw a dadansoddi'r data a gesglir ar y defnydd o docynnau teithio consesiynol gorfodol, a ddelir gan drydydd parti ar ran pob un o'r 22 o awdurdodau lleol. Mae'r wybodaeth a gasglwyd am y defnydd o basys yn awgrymu bod tua dwy ran o dair o'r rhai a ddosberthir bob blwyddyn yn cael eu defnyddio, gyda'r gweddill yn cael eu cadw "rhag ofn" y bydd eu hangen⁴³.

Mae tua 600,000 o gardiau consesiynol yn cael eu defnyddio ar ddiwedd mis Mawrth 2020. Bu'n rhaid i holl ddeiliaid cardiau teithio consesiynol bysiau wneud cais arall amdanynt cyn 31 Rhagfyr 2019 pan ddaeth y genhedlaeth flaenorol o gardiau clyfar ITSO i ben. Arweiniodd hyn at leihad yn nifer cyffredinol y cardiau gweithredol oherwydd ni wnaeth rhai o'r deiliaid cardiau blaenorol gais arall⁴⁴.

Mae canran y bobl dros 60 oed yn debygol o gynyddu yng Nghymru yn ystod yr 20 mlynedd nesaf, o oddeutu 27% i oddeutu 32% o'r holl boblogaeth yn 2038. Rhagwelir hefyd y bydd poblogaeth y bobl dros 75 oed yng Nghymru yn cynyddu, o 9% o'r boblogaeth yn 2018 i oddeutu 14% yn 2038. Yn seiliedig ar hyn, os bydd yr oedran cymhwyso presennol ar gyfer teithio ar fysiau am ddim yn parhau i fod yn 60 oed, disgwylir y bydd tua 881,000 o bobl hŷn yn gymwys i deithio ar y bws am ddim erbyn 2021, gan gynyddu i ychydig dros filiwn o bobl erbyn 2030⁴⁵.

Yn seiliedig ar data arolwg o 2015 i 2017, amcangyfrif bod gan 21% o boblogaeth Cymru ryw fath o anabledd⁴⁶, sy'n unol â'r hyn a welir mewn rhannau eraill o'r DU yn gyffredinol. Mae'r cofrestrau o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyraidd a gedwir gan awdurdodau lleol yn cynnwys pawb a gofrestrir o dan Adran 18 o Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014. Mae'r broses gofrestru yn wirfoddol ac felly bydd y ffigurau yn tanamcangyfrif nifer y bobl ag anableddau corfforol neu synhwyraidd. Ar 31 Mawrth 2019, roedd 13,507 o bobl ar y gofrestr o bobl ag anableddau dysgu; roedd 85% ohonynt yn byw mewn lleoliadau cymunedol ac 15% yn byw mewn sefydliadau preswyl. Roedd 52,295 o bobl ar gofrestrau o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyraidd. O blith y rhain, roedd 54% wedi'u cofrestru'n bobl ag anabledd corfforol yn unig⁴⁷.

Rhoddwyd tua 55,000 o basys consesiynol i bobl anabl ledled Cymru, a rhoddwyd 21,000 o basys ychwanegol i bobl anabl a chydymaith. Rhoddwyd 2,000 o basys ychwanegol i bobl ddall a phobl sy'n colli golwg. Er bod y pasys consesiynol a roddir i deithwyr sy'n anabl yn cyfrif am oddeutu 10% o'r holl basys a roddir, mae cyfran y teithiau gan bobl anabl, a phobl anabl â chydymaith, yn cyfrif am 25% o'r holl deithiau bws am ddim yng Nghymru.

⁴³ 2017 Cynllun pris consesiynol gorfodol yng Nghymru

⁴⁴ Y ffigurau wedi eu darparu gan Trafnidiaeth Cymru (21/09/20)

⁴⁵ Amcanestyniadau poblogaeth cenedlaethol: sail-2016 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Projections/National/2016-based>

⁴⁶ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Disability/disabilitystatus-by-region>47 Local authority registers of disabled people, 31 March 2019 – SFR 105/2019, Welsh Government

⁴⁷ Cofrestrau awdurdodau lleol o bobl anabl: ar 31 Mawrth 2019, Llywodraeth Cymru

Pobl ifanc

Cynllun a ariennir gan Lywodraeth Cymru yw FyNgherdynTeithio, sy'n darparu tocynnau bws am bris rhatach i bobl ifanc. Mae'n rhoi gostyngiad o ryw draean i bobl ifanc 16-21 oed sy'n teithio ar fws yng Nghymru⁴⁸.

Yn 2017-18, gwnaed 1,343,659 o deithiau am bris rhatach yn ôl yr amcangyfrifon, ac roedd cyfanswm o 26,181 o basys mewn cylchrediad ar 30 Medi 2019

Plant a Chludiant i'r Ysgol

Yn ystod 2018/19, roedd 34% o blant yng Nghymru rhwng 11 ac 16 oed yn cerdded neu'n beicio i'r ysgol uwchradd o leiaf rywfaint o'r amser, gyda'r rhai o deuluoedd llai cefnog yn fwy tebygol o gerdded neu feicio. Nid yw'r ganran hon wedi newid fawr ddim mewn pedair blynedd. Yn yr un modd, mae cyfran y plant uwchradd sy'n teithio mewn car ac ar fws ysgol wedi aros yn sefydlog, sef oddeutu traean yr un⁴⁹.

Ar lefel gynradd, roedd canran y plant a oedd yn cerdded neu'n beicio o leiaf rywfaint o'r amser ychydig yn uwch, sef 44% yn ystod 2018/19. Fodd bynnag, roedd mwy na 55% o blant cynradd yn teithio mewn car o leiaf rywfaint o'r amser. Mae canran y plant cynradd sy'n teithio ar fws ysgol rywfaint o'r amser yn sylweddol is nag ar gyfer yr ysgol uwchradd (6%).

⁴⁸Cynllun Teithio rhatach ar fysiau i bobl ifanc gan Llywodraeth Cymru, Archwilio Cymru - 'FyNgherdynTeithio' (<https://www.audit.wales/cy/publication/cynllun-tocynnau-bws-rhatach-lywodraeth-cymru-ar-gyfer-pobl-ifanc-fyngherdynteithio>)

⁴⁹Cerdded a beicio yng Nghymru: Teithio llesol 2018-19 - Bwletin Ystadegol, Llywodraeth Cymru 2019

Lleoliad y Cartref

Mae ble mae pobl yn byw yn effeithio ar eu defnydd o'r system drafnidiaeth. Er bod pawb sy'n gallu defnyddio car yn gallu defnyddio'r rhwydwaith ffyrdd, mae'r defnydd o rwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus yn dibynnu'n bennaf ar leoliad y cartref. Mae'r rhwydwaith bysiau yn llawer ehangach na'r rhwydwaith rheilffyrdd, er bod amrywiadau rhanbarthol sylweddol yn bodoli ar gyfer bysiau a threnau.

Dim ond 13% o bobl yng Nghymru sy'n byw llai nag 800m (ar droed) o orsaf drenau sydd ag o leiaf un trêrn yn rhedeg bob awr. Mae hyn yn amrywio fesul rhanbarth, o un rhan o bump o'r

boblogaeth yn y de-ddwyrain i 1% yn unig yn y canolbarth⁵⁰.

Mae 70% o'r boblogaeth yn byw llai na 400m ar droed o safle bws sydd ag o leiaf un bws yn rhedeg bob awr. Mae hyn yn amrywio o 81% o bobl yn y de-ddwyrain i ychydig dros chwarter yn y canolbarth⁵¹.

Rhwng Hydref a Rhagfyr 2018, roedd 48% y cyflogaeth yn Nghymru yn teithio i'r gwaith mewn llai nag 20 munud, ac mae 83% yn gwneud hynny mewn llai na 40 munud⁵².

Perchenogaeth ac Argaeledd Ceir

Mae perchnogaeth ac argaeledd ceir yn faterion sy'n cael eu hymdrin yng nghyfrifiad cenedlaethol y DU. Daw'r data diweddaraf o Gyfrifiad 2011, pan nad oedd gan 298,519 (23%) o gartrefi gar na fan, roedd gan 559,866 (43%) un car neu fan, ac roedd gan 444,291 (34%) o leiaf ddau gar neu fan⁵³.

Mae amcangyfrifon o Arolwg Cenedlaethol Cymru yn awgrymu bod cyfran yr aelwydydd heb fynediad at gar neu fan wedi gostwng yn gyson ers cyfrifiad 2011:

- Nid oedd gan 21% o aelwydydd yng Nghymru fynediad at gar (ar gyfer gweithgareddau fel ymweld â siopau lleol neu fynd at y meddyg) yn 2013/14
- Nid oedd gan 15% o aelwydydd yng Nghymru gar ar gael i'w ddefnyddio yn 2017/18, gan ostwng i 14% yn 2018/19 ac yna 13% yn 2019/20

⁵⁰Dadansoddiad gan Trafnidiaeth Cymru, 2019

⁵¹Dadansoddiad gan Trafnidiaeth Cymru, 2019

⁵²Time taken to travel to work by region of workplace: Great Britain, October to December 2018 (TSGB0110)

⁵³QS416EW - Car or van availability (census 2011) – ONS nomis official labour market statistics

Mae amcangyfrifon o Arolwg Cenedlaethol Cymru yn awgrymu bod cyfran yr aelwydydd heb fynediad at gar neu fan wedi gostwng yn gyson ers cyfrifiad 2011



3

Perfformiad y Rhwydwaith Trafnidiaeth

Capasiti

Pan fydd y galw ar y system drafnidiaeth yn fwy na'r capasiti sydd ar gael, caiff hyn ei nodweddu fel arfer gan rwydweithiau rheilffyrdd a bysiau gorlawn (weithiau gyda phobl yn cael eu gadael ar blatfformau neu mewn safleoedd bysiau) neu dagfeydd ac oedi ar y rhwydwaith ffyrdd.

Rheilffyrdd

Yn ystod 2019, gwelwyd trenau gorlawn yn rheolaidd ledled Cymru, yn enwedig ar drenau oriau brig i mewn ac allan o Gaerdydd, ond hefyd ar benwythnosau ac yn ystod cyfnodau o wyliau ar hyd arfordir y gogledd a llinell y Gororau. Yn ystod yr wythnos, cofnodwyd y trenau mwyaf gorlawn gan system gyfrif Trafnidiaeth Cymru ar Linellau Craidd y Cymoedd a llwybrau Bro Morgannwg rhwng Caerdydd a'r Barri/Caerffili/Pontypridd.

Mae problemau o'r fath yn effeithio ar deithwyr sy'n dal trenau yng Nghaerdydd neu'n agos i Gaerdydd yn fwy aml na theithwyr eraill yng Nghymru, ac yn aml bydd hyn yn golygu na allant ddal y trênn roeddent yn bwriadu ei ddal yng Nghaerdydd Canolog / Heol-y-Frenhines; Cathays; Cogan; Eastbrook; Grangetown; Lefel Uchel/Isel y Mynydd Bychan; Llandaf; Llanisien; Pont-y-clun

Bysiau

Ar hyn o bryd nid oes dull cyson o fesur bysiau gorlawn yng Nghymru.

Ffyrdd

Mae sawl man ar y rhwydwaith ffyrdd lle mae'r galw uwchlaw'r capasiti sydd ar gael yn aml yn ystod oriau brig. Yn ôl dadansoddiad seiliedig ar GPS INRIX o amseroedd teithio ac oedi ar y rhwydwaith ffyrdd, mae'r tagfeydd gwaethaf yng Nghymru mewn tair ardal yn y de, ac yn bennaf yn ystod oriau brig y bore neu fin nos:

- yr M4 o amgylch Casnewydd
- yr M4 ger Port Talbot
- Ymylon Caerdydd

Yn y pum lleoliad canlynol (yn nhrefn blaenoriaeth) y cafwyd y tagfeydd gwaethaf yn ystod yr wythnos (o ddydd Llun i ddydd Gwener) yn ystod mis Tachwedd 2019 a mis Ionawr 2020⁵⁴:

- Yr M4 tua'r gorllewin am 5 milltir wrth ddynesu at Dwnelau Brynglas
- Yr A4232 tua'r gogledd-orllewin am 4 milltir wrth ddynesu at yr M4 wrth gyffordd Gorllewin Caerdydd
- Yr M4 tua'r gorllewin am 3.5 milltir wrth ddynesu at Faglan (C41 yr M4)
- Yr A470 tua'r gogledd am 4 milltir wrth ddynesu at Nantgarw
- Yr A470 tua'r de am 4.5 milltir wrth ddynesu at gyrion gogleddol Caerdydd

Arwyddocâd y lleoliadau hyn yw eu bod i gyd ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol ac ar goridor yr M4, neu'n uniongyrchol gysylltiedig ag ef. Bydd tagfeydd ar y ffyrdd hyn yn cael effeithiau pellgyrhaeddol o ran dibynadwyedd ar amrywiaeth o deithiau lleol a phellter hwy, gan gynnwys symud llwythi.

⁵⁴ Mae dadansoddiad INRIX yn seiliedig ar hyd cyfartalog y tagfeydd, hyd cyfartalog y ffordd dan sylw a nifer y diwrnodau lle cafwyd y tagfeydd. Mae hyn yn creu 'ffactor effaith' cyfun lle y gellir graddio gwahanol rannau o'r ffordd

Prydlondeb a Dibynadwyedd

Bysiau

Yn ystod 2019/20, cynhaliodd Bus Users Cymru raglen fawr i fonitro prydlondeb gwasanaethau bysiau ledled Cymru⁵⁵. Ar gyfartaledd, roedd prydlondeb gwasanaethau (a ddiffiniwyd fel bysiau yn gadael pwynt amseru heb fod mwy na munud yn gynnar na phum munud yn hwyr) fel a ganlyn:

- 81% yn y gogledd
- 79% yn y de-ddwyrain
- 90% yn y de-orllewin

Rheilffyrdd

Mae prydlondeb gwasanaethau rheilffyrdd ledled ardal Cymru a'r Gororau (gyda gwasanaethau'n cael eu gweithredu gan Drenau Arriva Cymru tan fis Hydref 2018 ac yna Trafnidiaeth Cymru wedi hynny) wedi aros yn gymharol sefydlog dros y pum mlynedd diwethaf (Ch1 2015 i Ch1 2020 yn gynhwysol)⁵⁶:

- Mae tua 60% o drenau yn cyrraedd o fewn munud i'w hamser disgwylidig
- Mae tua 80% o drenau yn cyrraedd o fewn tair munud i'w hamser disgwylidig

Mae patrwm cyson bob blwyddyn gyda gwasanaethau rheilffyrdd yn gweithredu ar lefel is o ran prydlondeb, 5 pwynt canran fel arfer, rhwng mis Hydref a mis Rhagfyr. Gellir priodoli hyn i amodau tywydd yr hydref, sef yr amodau mwyaf heriol i wasanaethau rheilffyrdd fel arfer. Mae prydlondeb gwasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yn debyg i gyfartaledd Prydain Fawr.

Mae prydlondeb gwasanaethau rheilffyrdd yn amrywio ledled ardal Cymru a'r Gororau, gyda'r gyfran uchaf o drenau yn gweithredu ar amser ar Linellau Craidd y Cymoedd, a'r gyfran isaf yn gweithredu ar amser ar Linell Cambrian drwy'r canolbarth⁵⁷.

Dros yr un cyfnod o bum mlynedd, mae nifer y gwasanaethau rheilffyrdd sy'n cael eu canslo ledled ardal Cymru a'r Gororau wedi cynyddu ychydig. Roedd nifer yr achosion o ganslo gwasanaethau rheilffyrdd yn amrywio o 1.3% i 2.1% ym mhob chwarter yn 2015/16, gan gynyddu'n raddol i amrywio o 1.6% i 2.4% yn ystod pob chwarter yn 2018/19. Gwelir y nifer fwyaf o achosion o ganslo gwasanaethau rhwng mis Hydref a mis Rhagfyr bob blwyddyn fel arfer. Mae gwasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ychydig yn well (lefel is) na chyfartaledd Prydain Fawr o ran canslo gwasanaethau.

Caiff gwasanaethau rheilffyrdd eu hoedi am amrywiaeth o resymau, gyda'r oedi a welwyd rhwng mis Ebrill 2018 a mis Mawrth 2019 wedi'i briodoli'n bennaf i broblemau yn ymwneud â cherbydau (34%), rheoli'r rhwydwaith (13%), asedau nad oeddent yn draciau (12%), argaeledd staff trenau (11%), tywydd garw (6%), a phroblemau yn ymwneud â gorsafoedd (5%).

Mae cyfran yr oedi oherwydd cerbydau wedi cynyddu o ychydig dros 20% yn 2016/17 i 34% yn 2018/19. Y mathau o dywydd garw mwyaf cyffredin sy'n arwain at oedi o ran gwasanaethau rheilffyrdd yw gwyntoedd cryfion, ac yna lifogydd.

⁵⁵ Bus Users Annual Report for Wales 2019/20, available at <https://bususers.org/operators/resources/>

⁵⁶ <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/performance/passenger-rail-performance/>

⁵⁷ Mae'r wybodaeth wedi ei ddarparu gan Trafnidiaeth Cymru

Ffyrdd

Cyfrifwyd cyflymderau cyfartalog cerbydau ar lefel ranbarthol (fel mesur procsi ar gyfer tagfeydd) yn seiliedig ar yr holl ddata ar gyflymder sydd ar gael gan INRIX ar gyfer pob math o ffyrdd ar gyfer diwrnodau'r wythnos yn ystod mis Medi a mis Hydref dros y pum mlynedd diwethaf (rhwng 2015 a 2019 yn gynhwysol).

Gellir llunio'r casgliadau canlynol:

- Mae cyflymderau cyfartalog cerbydau ym mhob rhanbarth yng Nghymru fel arfer yn uwch, ac yn amrywio'n fwy, gyda'r nos.
- Mae tystiolaeth glir o gyfnodau brig yn y de-ddwyrain a'r de-orllewin, gyda chyflymderau cyfartalog cerbydau yn cyrraedd eu hisaf am 08:30 a 17:30.
- Mae amrywiadau o ran cyflymderau cyfartalog cerbydau yn ystod y dydd yn llai amlwg yn y canolbarth a'r gogledd.
- Mae cyflymderau cyfartalog cerbydau wedi gostwng yn y gogledd, y de-ddwyrain a'r de-orllewin dros y cyfnod o bum mlynedd rhwng 2015 a 2019, ond nid yn y canolbarth.

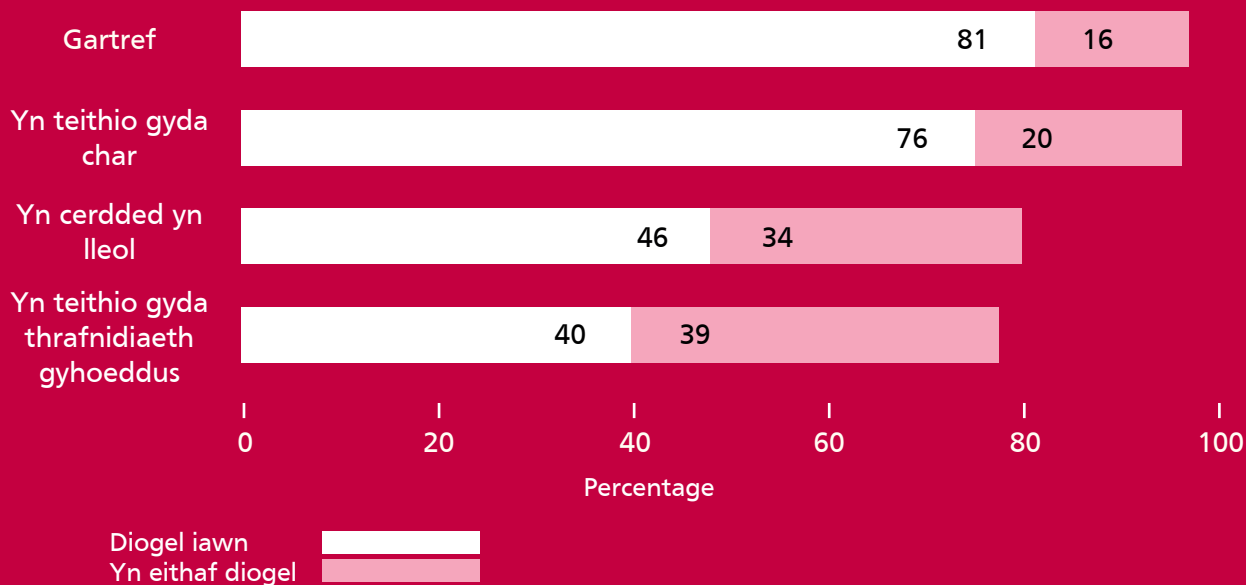
Diogelwch

Pan fydd pobl yn teithio, dylent allu gwneud hynny heb fod ofn troseddau neu fygythiad troseddau. Er bod gan Gymru lai o droseddau a gofnodir nag unrhyw ranbarth yn Lloegr⁵⁸, nid yw 20% o bobl yng Nghymru yn teimlo'n ddiogel yn cerdded yn yr ardal leol nac yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar ôl iddi nosi⁵⁹.

Yn ystod 2018/19, bu 1,546 o droseddau hysbysadwy ar reilffyrdd Cymru, sef cynnydd o 13.3% (182 o droseddau) o gymharu â 2017/18.

Ers 2012-13, roedd nifer y troseddau wedi amrywio o flwyddyn i flwyddyn o isafswm o 1,172 yn 2014-15 i 1,546 yn 2018-19. Y categorïau mwyaf o droseddau a gofnodwyd oedd trefn gyhoeddus (364), trais yn erbyn y person (359) a dwyn eiddo teithwyr (173), a oedd yn cyfrif am 58%⁶⁰.

Canran y bobl sy'n cytuno â datganiadau ynghylch teimlo'n ddiogel ar ôl iddi tywyllu 2018-2019



National Survey for Wales. Welsh Government

⁵⁸Crime in England and Wales, Office of National Statistics, 2019

⁵⁹Llesiant Cymru: 2018-19, Ystadegau Cymru, 2019

⁶⁰StatsCymru, <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/rail/rail-transport/recordednotifiablecrimeoroffencesontherailnetwork-by-type-year>

Yn 2019, bu farw naw o bobl ar y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru - roedd pump o'r marwolaethau yn hunanladdiadau. Bu rhwng pump ac 11 o hunanladdiadau bob blwyddyn dros y pum mlynedd diwethaf, a bu rhwng un a thair marwolaeth o achosion eraill. Hunanladdiadau sydd wedi cyfrif am y mwyafrif o farwolaethau ar y rheilffyrdd dros y blynyddoedd diwethaf, sy'n wahanol i'r cyfnod hyd at 2012, pan oedd llai o hunanladdiadau a mwy o farwolaethau o achosion eraill⁶¹.

Roedd ceir, tacsis a bysiau yn cynrychioli 79% o gilometrau cerbydau a deithiwyd ar rwydwaith ffyrdd Cymru yn 2018, ond yn 2019 roeddent yn cyfrif am lai o anafusion fel cyfran (65%). Roedd beicwyr a beicwyr modur yn cyfrif am 2% yn unig o draffig ond 17% o'r holl anafusion, a 32% o'r rhai a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol. Mae cerddwyr a beicwyr yn dal i fod yn fwy tebygol o gael eu hanafu'n ddifrifol mewn damwain o gymharu â defnyddwyr eraill y ffyrdd⁶².

Bu cwymp hirdymor yn nifer y damweiniau ar y ffyrdd lle ceir anafiadau personol a gofnodir gan heddluoedd yng Nghymru. Yn 2019, cofnododd heddluoedd yng Nghymru 4,330 o ddamweiniau ar y ffyrdd lle cafwyd anafiadau personol, sef 108 yn fwy (2.6% yn uwch) nag yn 2018. Er bod hyn yn cynrychioli cynnydd bach eleni, dros y tymor hwy, mae nifer y damweiniau wedi lleihau'n sylweddol⁶³. Dros y blynyddoedd diwethaf, mae nifer y damweiniau lle cafodd rhywun ei ladd neu ei anafu'n ddifrifol wedi bod yn gymharol sefydlog, gyda'r cwymp parhaus yn nifer y damweiniau 'mân' anafiadau yn cyfrif am y lleihad cyffredinol yn nifer y damweiniau⁶⁴.

Roedd nifer y plant dan 16 oed a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol yn 2019 yn debyg i'r flwyddyn flaenorol. Cafodd 232 o bobl ifanc (16-24 oed) eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol yn 2019, sef 41% yn is na chyfartaleddau 2004-2008. Cafodd 137 o bobl 70+ oed eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol yn 2019, sef 5% yn uwch nag yn 2018⁶⁵.

⁶¹Trafnidiaeth Rheilffyrdd: Ebrill 2017 i Fawrth 2018, Llywodraeth Cymru, 2019 <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-04/trafnidiaeth-rheilffyrdd-ebrill-2017-i-mawrth-2018-897.pdf>

⁶²StatsCymru, Damweiniau ffyrdd (2019): <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/rail/rail-transport/railfatalities-by-year>

⁶³Damweiniau ffordd wedi eu cofnodi yn ôl ardal a blwyddyn (<https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/accidents/allroadaccidents-by-area-year>)

⁶⁴Damweiniau ffordd wedi eu cofnodi gan yr Heddlu, 2018 - Wedi eu diwygio, Llywodraeth Cymru, 2019 <https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-09/police-recorded-road-accidents-2018-990.pdf>

⁶⁵Damweiniau ffyrdd wedi eu cofnodi gan yr Heddlu, Llywodraeth Cymru 2020 (<https://llyw.cymru/damweiniau-ffyrdd-wedi-cofnodi-gan-yr-heddlu-dangosfwrdd-rhyngweithiol>)

Bodddhad cwsmeriaid

Yn 2019, roedd 83% o deithwyr rheilffyrdd rhanbarthol y DU (heb gynnwys Llundain na theithiau pellter hir) yn fodlon ar eu taith yn gyffredinol. I gwsmeriaid Trafnidiaeth Cymru, roedd lefelau bodddhad yn debyg i'r cyfartaledd rhanbarthol cenedlaethol, gydag 82% yn fodlon ar eu taith. Mae peth amrywiad o ran lefelau bodddhad defnyddwyr rheilffyrdd ledled Cymru, gyda'r rhai sy'n defnyddio gwasanaethau o amgylch Caerdydd a'r Cymoedd yn llai bodlon yn gyffredinol (77%)⁶⁶. Nid yw lefelau bodddhad wedi newid fawr ddim ers 2018.

Yn ôl canlyniadau Arolwg Cenedlaethol Cymru 2019/20, roedd 44% o ymatebwyr yn fodlon ar ddibynadwyedd eu gwasanaeth bws lleol; roedd 14% yn anfodlon a nododd 32% nad oeddent yn gwybod⁶⁷.

Seilwaith

Y rhwydwaith ffyrdd yw un o asedau mwyaf gwerthfawr Cymru o ran gwerth ariannol â mae'n werth tua £13.5 biliwn⁶⁸. Mae ôl groniad cynnal a chadw o £0.5bn⁶⁹. Mae ffyrdd strategol a lleol yn wynebu ôl-groniadau cynnal a chadw sylweddol ac angen buddsoddiad sylweddol i sicrhau eu bod yn cael eu cynnal a'u cadw yn briodol.

Yn 2018, roedd traffyrdd a chefnffyrdd yn cyfrif am lai na 5% o gyfanswm hyd ffyrdd Cymru, ond maent yn cyfrif am dros 38% o gyfanswm y traffig⁷⁰.

Yn 2018-19, roedd angen monitro 6.4% o'r rhwydwaith traffyrdd a 2.8% o'r rhwydwaith cefnffyrdd yn ofalus (o ganlyniad i broblemau cynnal a chadw), o gymharu â 4.9% ac 1.8% yn y drefn honno yn 2017-18. Mae'r rhwydwaith ffyrdd lleol mewn cyflwr gwaeth na'r cefnffyrdd a'r traffyrdd.

⁶⁶National Rail Passenger Survey, Transport Focus, 2019 – Main Report Autumn 2019

⁶⁷Arolwg Cenedlaethol Cymru, Llywodraeth Cymru 2019-20

⁶⁸Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau Cynulliad Cenedlaethol Cymru, 2018

⁶⁹Data wedi ei ddarparu gan Is-Adran Rheoli Rhwydwaith Llywodraeth Cymru (Hydref 2020)⁷⁰Road Traffic: 2018, <https://gov.wales/road-traffic-2018.html>

⁷⁰Traffig ffyrdd: 2018, <https://llyw.cymru/traffig-ffyrdd-2018.html>

Yn ystod 2018-19, ystyriwyd bod 4% o ffyrdd sirol A, 5% o ffyrdd B a 14% o ffyrdd C mewn cyflwr gwael⁷¹.

Network Rail a Llywodraeth y DU sy'n berchen ar y rhan fwyaf o'r seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru, ac eithrio Llinellau Craidd y Cymoedd yn y de, y daeth Llywodraeth Cymru yn berchen arnynt ar 28 Mawrth 2020. Mae 222 o orsafoedd trenau yng Nghymru⁷², y mae 56 ohonynt (25%) ar Linellau Craidd y Cymoedd ac felly dan berchenogaeth Llywodraeth Cymru erbyn hyn.

⁷¹Traffig ffyrdd: 2018, <https://llyw.cymru/traffig-ffyrdd-2018-html>

⁷²Hyd a chyflwr y ffyrdd, 2018-19: wedi ei ddiwygio, Llywodraeth Cymru 2019



Llywodraeth Cymru
Welsh Government