



Llywodraeth Cymru

Ymgynghoriad - crynodeb o'r ymatebion

Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru



Dyddiad cyhoeddi: 01 Hydref 2021

Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg.

This document is also available in English.

Adroddiad Ymgynghoriad Cyhoeddus Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru

Cynnwys

1. Y prosiect.....	3
1.1 Cefndir.....	3
1.2 Diben.....	3
1.3 Cyhoeddusrwydd.....	4
2. Digwyddiadau	4
2.1 Ymgynghoriad Cyhoeddus.....	4
2.2 Ymgynghori yn defnyddio mathau eraill o gyfryngau.....	4
3. Canlyniadau	5
3.1 Ymgynghoriad Cyhoeddus.....	5
C1.....	5
C2.....	5
C3.....	6
C4.....	6
C5.....	6
C6.....	9
C7.....	10
C8.....	11
C9.....	12
C10.....	12
C11.....	14
C12.....	16
C13.....	16
C14.....	16
C16.....	20
4. Canlyniadau a Chamau Gweithredu	28
4.1 Canlyniadau	28
4.2 Camau gweithredu yn dilyn yr ymgynghoriad.....	28
4.3 Beth sy'n digwydd nesaf?.....	28
5. Atodiad... ..	29
5.1 Holiadur.....	29
5.2 Dadansoddiad o'r Cwestiynau.....	35

1. Y Prosiect

Comisiynwyd Capita Real Estate and Infrastructure gan Gynghorau Abertawe, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro a Sir Gaerfyrddin i gynnal arfarniadau Cam 1 a 2 Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) ar fetro arfaethedig Bae Abertawe a De-orllewin Cymru. Mae'r gwaith wedi'i reoli gan Trafnidiaeth Cymru (TrC) ar ran Llywodraeth Cymru.

Cwblhawyd Cam 1 WelTAG (Achos Amlinellol Strategol) erbyn mis Hydref 2020. Oherwydd pandemig Covid-19, ni chynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus yn ystod y gwaith cam 1 ond trefnwyd ymarfer ymgynghori ar-lein yn ystod y gwaith cam 2 (Achos Amlinellol) unwaith y daeth i'r amlwg na fyddai amserlen y pandemig yn caniatáu i ddigwyddiadau ymgynghori wyneb yn wyneb arferol gael eu cynnal.

1.1 Cefndir

Fel rhan o Gam 1 WelTAG, ystyriwyd 29 o opsiynau, gyda'r holl opsiynau'n cael eu cyflwyno yn yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd am y deuddeg wythnos o 16 Mawrth 2021 i 8 Gorffennaf 2021. Roedd y gwaith cam 1 wedi nodi bod yr opsiynau'n perfformio'n dda wrth eu gwerthuso yn erbyn amcanion llesiant, amcanion trafndiaeth ehangach a chasgliad o bolisiâu er na chafodd dau ddewis (opsiynau 10 ac 20) eu hargymell i fynd ymlaen i Gam 2 oherwydd ystyriaethau cyflawni.

Yn ystod y cyfnod ymgynghori, gwnaed rhagor o waith fel rhan o Gam 2 WelTAG gan gynnwys trafodaethau gydag amrywiaeth eang o randdeiliaid ac asesu dichonoldeb technegol cyflawni'r opsiynau. Mae pob opsiwn wedi'i fesur yn erbyn amcanion y prosiect ac mae costau a manteision yr opsiynau wedi'u mireinio.

Cyflwynir crynodeb o'r dewisiadau o ran opsiynau a gafwyd yn yr ymgynghoriad cyhoeddus yn yr adroddiad hwn.

1.2 Diben

Diben y ddogfen hon yw cyflwyno sut y cynhaliwyd yr ymgynghoriad yn ystod Cam 2 WelTAG a chyflwyno canlyniadau'r broses. Er mwyn sicrhau cysondeb ar draws holl ymatebion, nid yw enwau a chyfeiriadau (neu ran o gyfeiriad) y person neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb wedi'u cyhoeddi fel rhan o'r adroddiad hwn.

Caiff canlyniadau'r ymgynghoriad eu crynhoi a byddant yn helpu i sefydlu'r opsiwn a ffefrir ar gyfer Cam 3 WelTAG.

1.3 Cyhoeddusrwydd

Hysbysebwyd proses ymgynghori WelTAG ar wefan Llywodraeth Cymru ar

16 Mawrth 2021. Roedd holiadur yr ymgynghoriad a phhecyn gwybodaeth yr ymgynghoriad ar gael yn ogystal â ffurflen ymateb ar-lein. Darparwyd cyfeiriad e-bost hefyd i ganiatáu i ymatebwyr lawrlwytho'r ffurflen ymateb a dychwelyd copi electronig.

Hysbysebwyd y broses ymgynghori gan yr awdurdodau lleol a Trafnidiaeth Cymru drwy eu cyfryngau cymdeithasol hefyd. Roedd erthyglau yn y wasg leol a'r wasg drafndiaeth.

Mae copi o'r deunyddiau a ddefnyddiwyd i hyrwyddo'r digwyddiadau ar gael ar wefan Llywodraeth Cymru.

2. Digwyddiadau

Ar 16 Mawrth 2021: Lanswyd arddangosfa/digwyddiad ymgynghori cyhoeddus Astudiaeth Metro Bae Abertawe a De-orllewin Cymru cam 2 WeITAG ar wefan Llywodraeth Cymru dros gyfnod o ddeuddeng wythnos. Darparodd hyn ddogfen gwybodaeth ymgynghori a oedd yn cynnwys gwybodaeth am y gwaith WeITAG a wnaed tan hynny, yn ogystal â dogfen ymateb a chyfeiriad dychwelyd (cyfeiriad ffisegol yn ogystal ag e-bost). Oherwydd pandemig y Coronafeirws, nid oedd digwyddiadau wyneb yn wyneb yn bosibl yn ystod y cyfnod hwn.

2.1 Ymgynghoriad Cyhoeddus

Roedd gwybodaeth yr ymgynghoriad cyhoeddus yn cynnwys cyflwyniad electronig gyda sylwebaeth sain a phhecyn gwybodaeth ysgrifenedig. Roedd cyfle i fynychwyr gyflwyno cwestiynau mewn perthynas â'r opsiynau a gynigiwyd drwy gyfeiriad e-bost hefyd. Rhoddodd y deunydd ymgynghori drosolwg o'r broses WeITAG yn ogystal â disgrifiad llawn o'r opsiynau.

Cynhaliwyd yr ymgynghoriad rhwng 16 Mawrth 2021 ac 8 Mehefin 2021. Roedd y cyflwyniadau electronig ar gael yn <https://llyw.cymru/metro-bae-abertawe-gorllewin-Cymru> neu <https://gov.wales/swansea-bay-and-west-wales-metro> lle'r oedd yr holiadur ymgynghori a Phhecyn Gwybodaeth Ymgynghori Cam 2 WeITAG ar gael i'w lawrlwytho. Roedd yr holl ddeunydd ymgynghori cyhoeddus ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg.

2.2 Ymgynghori yn defnyddio mathau eraill o gyfryngau

Er mwyn sicrhau bod yr ymgynghoriad yn hygyrch i bawb, a rhag gadael allan unrhyw gyfranogwr heb fynediad da i'r rhyngwyd, derbyniwyd ymatebion drwy'r post. Anogwyd cwmnïau i ymateb i'r ymgynghoriad hefyd.

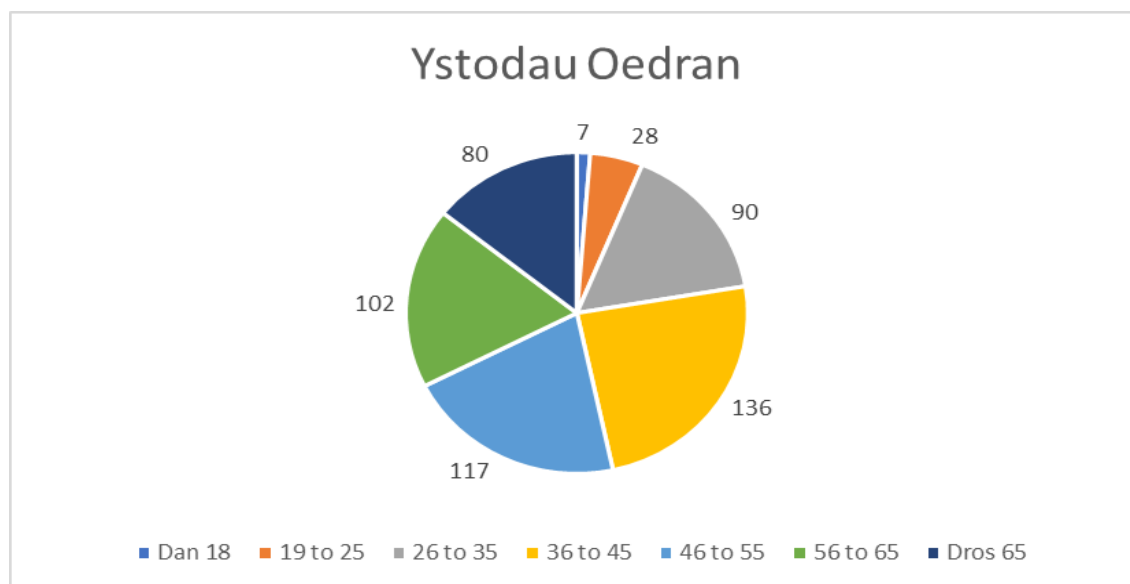
3. Canlyniadau

3.1 Ymgynghoriad Cyhoeddus

Cwblhawyd cyfanswm o 570 o holiaduron. Roedd hyn yn cynnwys 506 o ymatebion drwy'r ymgynghoriad ar-lein a 64 drwy gopi papur (drwy'r post neu wedi'i sganio a'i e-bostio). Roedd 81 o'r 569 o ymatebion a dderbyniwyd ond wedi'u cwblhau'n rhannol gyda rhai cwestiynau wedi'u hepgor. Cafodd yr holl ymatebion eu coladu mewn un gronfa ddata er mwyn darparu dadansoddiad o'r astudiaeth ymgynghori gyffredinol. Gofynnwyd i ymatebwyr ateb yr holiadur yn seiliedig ar eu patrymau gweithgarwch cyn COVID-19. Mae'r Holiadur i'w weld yn Atodiad A yr adroddiad hwn. Mae'r ymatebion wedi'u coladu ar gael yn Atodiad B.

3.1.1 C1. Nodwch eich ystod oedran

Mae'r cwestiwn hwn yn mynd i'r afael â'r demograffig a gyrhaeddwyd. Roedd yna gymysgedd cymharol gyfartal o oedrannau gan awgrymu y llwyddwyd i gyrraedd croestoriad da o'r boblogaeth. Roedd ychydig yn llai o ymatebwyr yn yr ystod oedran 19-25 oed (6.5%).



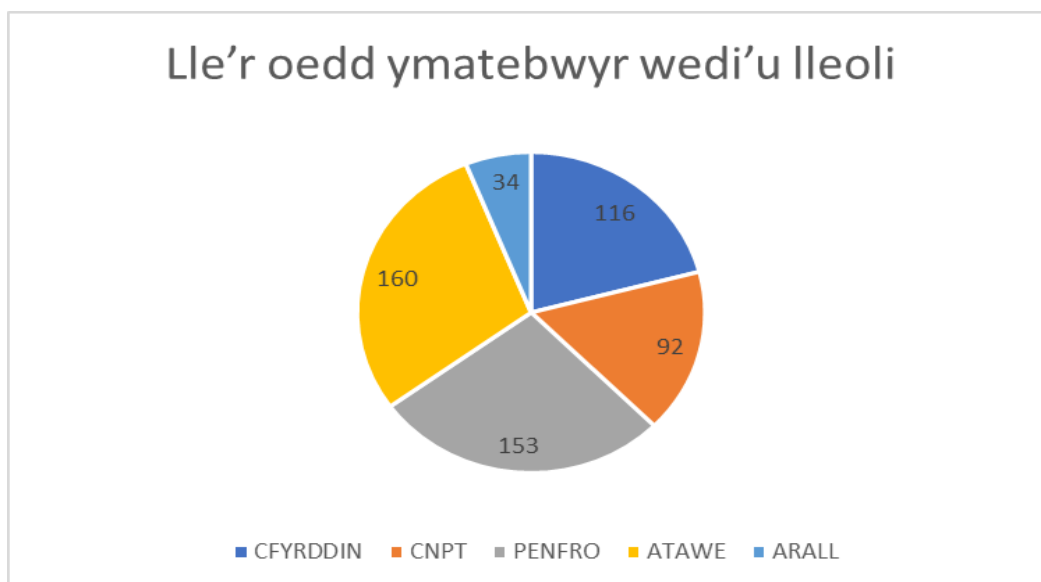
Ffigur 3.1 Ystodau Oedran

3.1.2 C2. Beth yw eich cod post?

Gofynnwyd y cwestiwn hwn i allu grwpio atebion gwahanol ymatebwyr i awdurdodau lleol a threfi ac asesu pa mor dda y mae lleoliadau'r ymatebydd yn gysylltiedig â'r ardal astudio WelTAG sy'n cynnwys y cynigion. Felly, gellir defnyddio'r cwestiwn hwn hefyd i benderfynu a oes unrhyw wahaniaeth ym materion, cyfleoedd a blaenoriaethau'r ymatebwyr yn ôl lleoliad.

Atebodd cyfanswm o 556 o ymatebwyr y cwestiwn, gyda'r rhan fwyaf o'r atebion yn dod gan bobl sy'n byw mewn ardaloedd awdurdodau lleol yr

effeithir arnynt gan y cynigion, gydag ymatebion hefyd gan bobl sy'n byw ym Mhowys, Ceredigion, Pen-y-bont ar Ogwr, Bro Morgannwg, Caerdydd a Rhondda Cynon Taf.



Ffigur 3.2 Data Cod Post

Roedd rhai mannau poblogaidd yn y data, yn enwedig gydag ardal Rhydaman / Brynman / Gwauncaegurwen yn cyflwyno nifer anghymesur o fawr o holiaduron o gymharu ag ardaloedd â phoblogaeth debyg, gyda chyfanswm o 84 o ymatebwyr. Cafodd cod post SA4, sy'n cwmpasu ardal Pontarddulais a Tre-gŵyr, nifer anghymesur o fawr o ymatebion hefyd.

3.1.3 C3. A oes gennych fynediad at gar?

Gall cael mynediad at gar arwain at lai o ddibyniaeth ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn hytrach na'u cerbydau personol yn allweddol i leihau allyriadau carbon, a bydd ystyried adborth gan bobl sydd â mynediad at gar yn helpu i benderfynu ar y camau gorau i'w cymryd er mwyn annog y newid moddol hwn. Castell-nedd Port Talbot oedd â'r nifer isaf o ymatebwyr â mynediad at gar (80%) tra bod gan fwy o ymatebwyr Sir Benfro gar ar gael iddynt (89%)

C3	CYFAN SWM	CFYRD DIN	CNPT	PENFR O	ATAWE
Oes	85%	84%	80%	89%	88%
Nac oes	15%	16%	20%	11%	12%

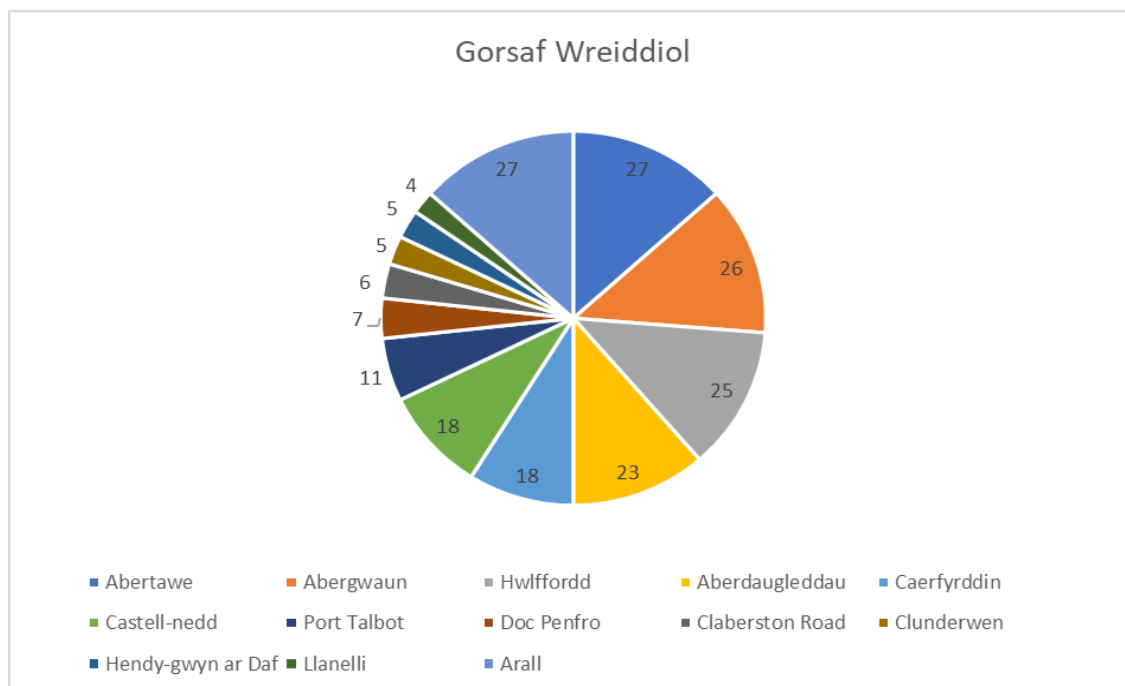
Ffigur 3.3 Mynediad at Gar

3.1.4 C4. O ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?

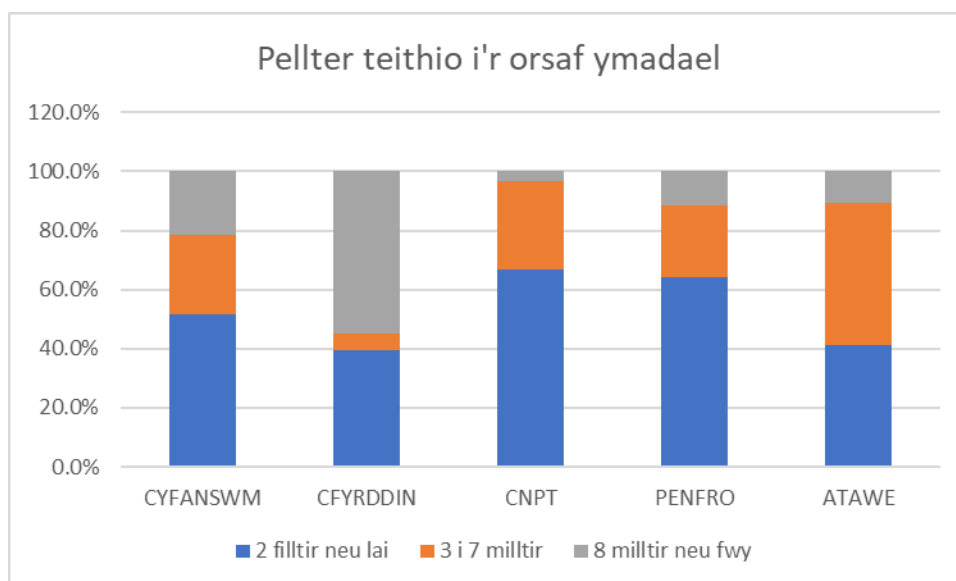
Roedd cwestiwn 4 yn gofyn i ymatebwyr pa orsaf maent yn teithio ohoni fwyaf, i weld pa mor bell mae angen i deithwyr deithio i orsafoedd, ac ai eu gorsaf leol yw'r un y maent yn ei defnyddio amlaf, a pha mor hawdd yw hi i deithwyr gael

mynediad i'r rhwydwaith. Abertawe, Abergwaun a'r Wdig/Porthladd, Hwlffordd, Aberdaugleddau, Caerfyrddin a Chastell-nedd oedd y prif orsafoedd gwreiddiol, a gyda'i gilydd y rhain oedd y gorsafoedd ymadael mwyaf cyffredin ar gyfer dwy draean o'r holl ymatebwyr.

Roedd tueddiadau hefyd o ran gorsafoedd ymadael (gwreiddiol), ac nid yr orsaf agosaf i'r ymatebydd oedd yr orsaf ymadael o ddewis o reidrwydd. Mae hyn yn arbennig o gyffredin i ymatebwyr sy'n byw ar hyd coridor rheilffordd Calon Cymru, megis Pontarddulais, Rhydaman a thu hwnt, sy'n dewis teithio i Gastell-nedd i ddal y trê'n yn hytrach na'u gorsaf agosaf. Mae'n bosibl bod hyn am fod Castell-nedd yn cynnig gwasanaethau mwy aml ac amrywiaeth fwy o wasanaethau uniongyrchol.



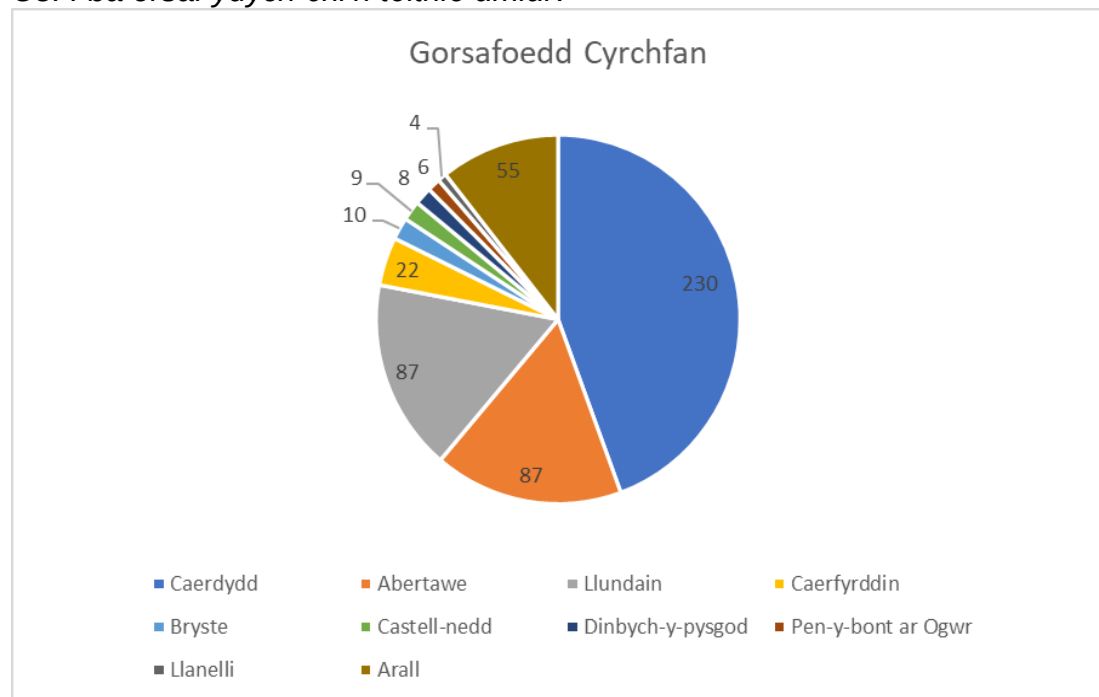
Ffigur 3.4 Gorsaf Wreiddiol



Ffigur 3.5 Pellter i'w deithio i'r orsaf ymadael

Mae'n rhaid i ychydig dros 50% o'r holl ymatebwyr deithio 2 filltir neu lai, gyda 21% o ymatebwyr yn gorfod teithio 8 milltir neu fwy i gyrraedd eu gorsaf ymadael. Ymatebwyr o Sir Gaerfyrddin sy'n teithio bellaf i'r orsaf ymadael, gyda mwy na 50% o ymatebwyr yn teithio 8 milltir neu fwy i gael mynediad i'r rhwydwaith. Hwyrach mai'r rheswm pennaf am hyn yw bod ymatebwyr sy'n byw ar reilffordd Calon Cymru yn penderfynu teithio i Gastell-nedd yn hytrach na'u gorsaf leol. Trigolion Castell-nedd Port Talbot a Sir Benfro oedd â'r pellter cyfartalog lleiaf i deithio i gael mynediad i'r rhwydwaith, gyda 60% o ymatebwyr yn y ddau awdurdod lleol yn teithio llai na 2 filltir.

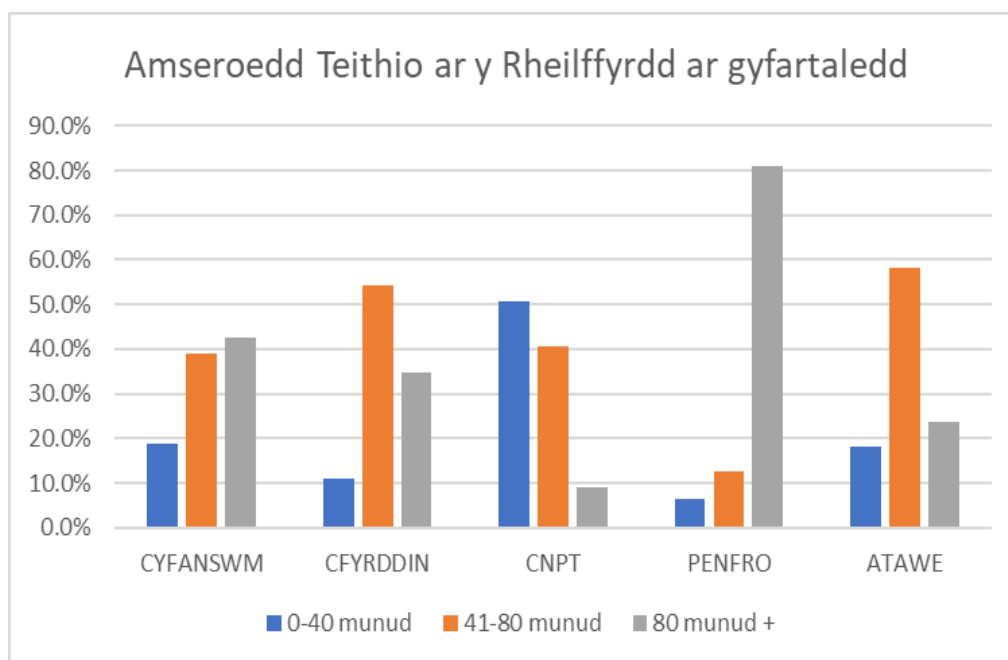
3.1.5 C5. I ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?



Ffigur 3.6 Gorsafoedd cyrchfan

Roedd cwestiwn 5 yn gofyn am gyrchfannau teithwyr. Ynghyd â C4, roeddent hefyd yn golygu y gellid cyfrifo amseroedd teithio cyfartalog a phellter o ran milltiroedd.

Y cyrchfannau mwyaf poblogaidd oedd Caerdydd, Abertawe a Llundain, gyda'r tair gorsaf hyn yn brif gyrchfan i dros 75% o'r ymatebwyr. Caerdydd yn arbennig oedd y gyrchfan fwyaf poblogaidd ar gyfer 230 o'r ymatebwyr, sy'n cyfateb i bron 45% o'r holl ymatebwyr a atebodd y cwestiwn. Roedd Caerfyrddin, Bryste a Chastell-nedd yn gyrchfan allweddol i deithwyr yn Ne-orllewin Cymru hefyd.

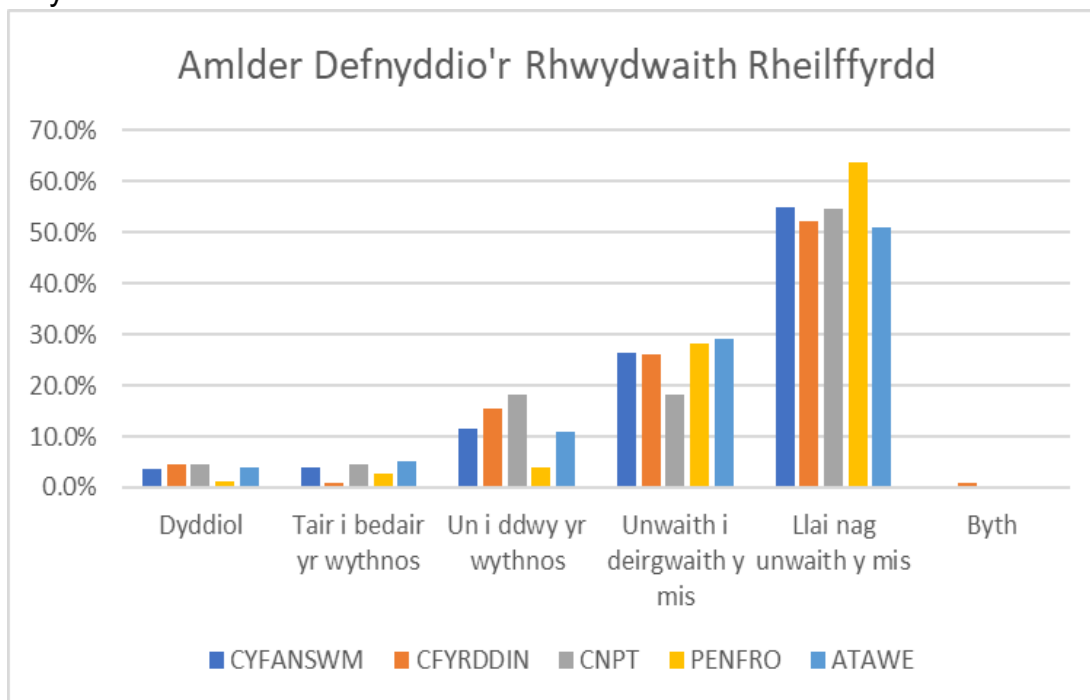


Ffigur 3.7 Amseroedd Teithio ar y Rheilffyrdd ar gyfartaledd

Mae'r amseroedd teithio cyfartalog ar eu uchaf ar gyfer teithwyr o Sir Benfro, gyda dros 80% o'r siwrneiau'n para 80 munud neu fwy. Castell-nedd Port Talbot sydd â'r amseroedd teithio byrraf ar gyfartaledd, gydag ychydig dros 50% o deithwyr ag amser teithio o 40 munud neu lai. O'r holl ymatebwyr, mae ychydig dros 40% o amseroedd teithio yn 80 munud neu fwy, ac mae 18% o deithiau yn 40 munud neu lai.

3.1.6 C6. Ar gyfartaledd, pa mor aml ydych chi'n defnyddio'r trê'n?

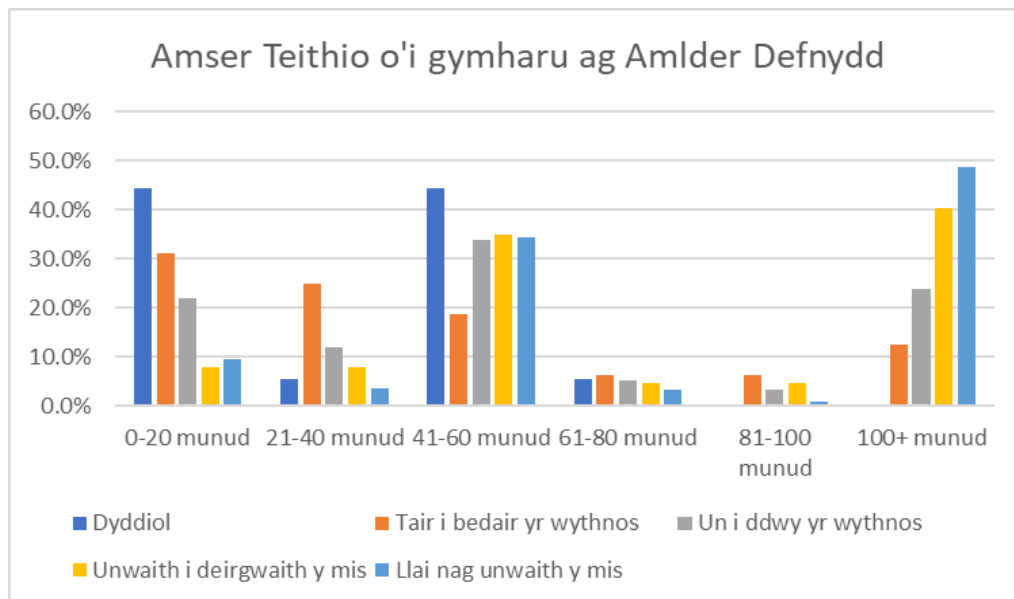
Roedd bron pawb a lenwodd yr holiadur yn defnyddio'r trê'n ar hyn o bryd. Mae 55% o'r holl ymatebwyr yn defnyddio'r trê'n lai nag unwaith y mis, gyda dim ond 20% o'r holl ymatebwyr yn defnyddio'r trê'n o leiaf unwaith yr wythnos.



Ffigur 3.8 Amllder Defnyddio'r Rhwydwaith Rheilffyrdd

Ar gyfartaledd, ymatebwyr Castell-nedd Port Talbot sy'n defnyddio'r trê'n amlaf, ac yna Abertawe, yna Sir Gaerfyrddin, gydag ymatebwyr Sir Benfro yn defnyddio'r trê'n leiaf aml, gyda bron i 65% o ymatebwyr o Sir Benfro'n defnyddio'r trê'n lai nag unwaith y mis. Fodd bynnag, roedd y gwahaniaethau'n gymharol fach.

Mae cydberthynas uniongyrchol rhwng amseroedd teithio a pha mor aml mae teithwyr yn defnyddio'r trê'n, gyda'r amseroedd teithio byrrach yn digwydd yn amlach ar y cyfan. Mae cydberthynas uniongyrchol hefyd rhwng amllder y defnydd a'r pellter cyfartalog y mae'n rhaid i deithwyr deithio i'w gorsaf agosaf, gyda defnydd mwy rheolaidd i'w weld ymhlith teithwyr sy'n byw'n agosach at orsafoedd hefyd. Dylid nodi, er bod defnyddwyr mynych yn ganran isel o ddefnyddwyr, eu bod yn gyfran fwy o lawer o gyfanswm nifer y teithiau.

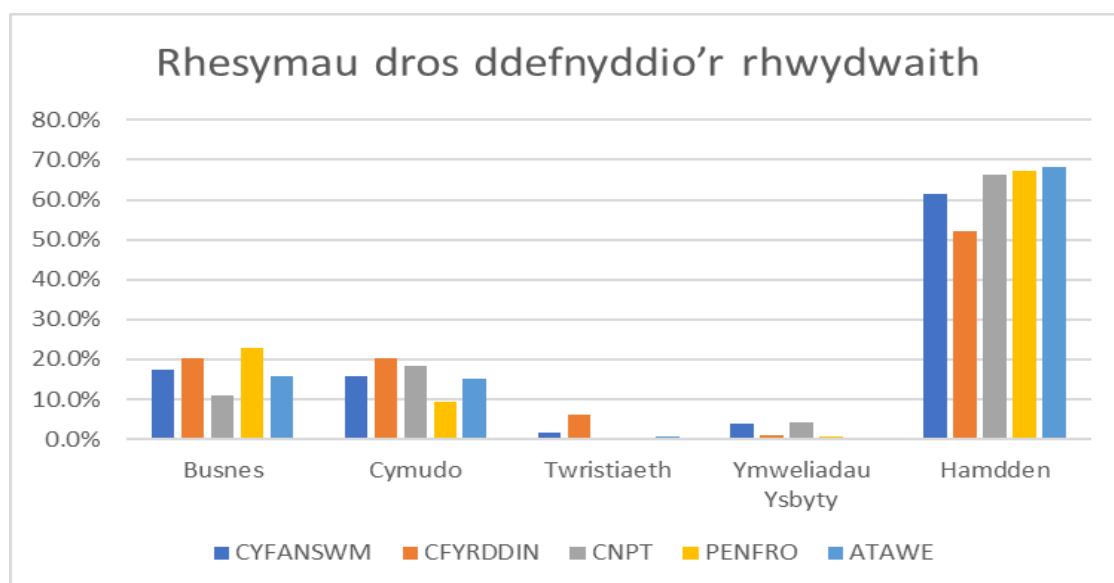


Ffigur 3.9 Amser Teithio o'i gymharu ag Amllder Defnydd

Mae'r data'n awgrymu felly bod mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd, ac amseroedd teithio arafach yn rhwystr ar hyn o bryd i bobl sy'n defnyddio'r rheilffordd, yn ogystal â dangos bod teithiau pellter hwy yn cael eu gwneud yn llai aml.

3.1.7 C7. Beth yw eich prif reswm dros ddefnyddio'r trên?

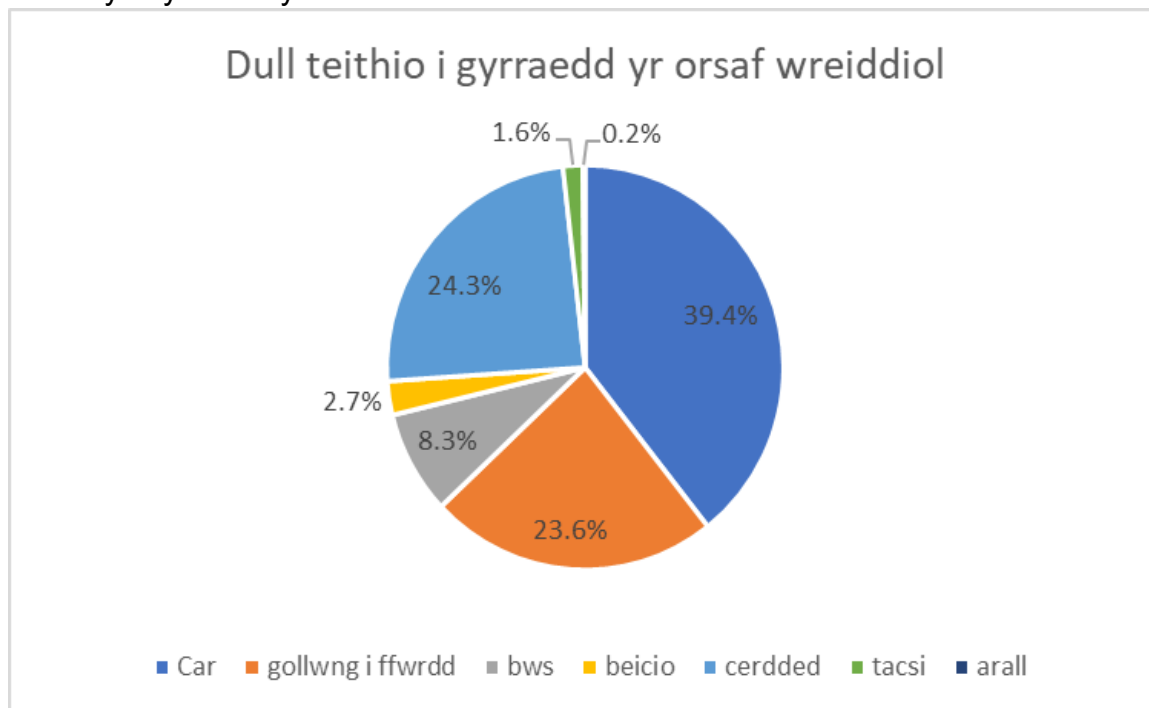
Roedd y cwestiwn hwn yn ceisio deall y prif resymau am y teithiau a wneir. Y prif reswm dros ddefnyddio'r trên ym Mae Abertawe a'r De-orllewin yw hamdden ac ymweld â ffrindiau a pherthnasau (VFR), gyda mwy na 60% o'r holl ymatebwyr yn defnyddio'r trên yn bennaf ar gyfer hamdden ac ymweld â ffrindiau a pherthnasau. Ychydig mwy na 30% o ymatebwyr sy'n defnyddio'r rheilffordd yn bennaf ar gyfer cymudo neu fusnes.



Ffigur 3.10 Diben y Daith

3.1.8 C8. Sut ydych chi'n cyrraedd yr orsaf reilffordd?

Mae cwestiwn 8 yn dadansoddi sut mae pobl yn teithio o'u cartrefi i'r orsaf ymadael. Roedd bron i ddwy ran o dair o'r ymatebwyr naill ai'n gyrru eu hunain i'r orsaf neu'n cael eu cludo yno. Roedd ychydig dros chwarter yn cerdded neu'n beicio i'r orsaf ac roedd tua un o bob deuddeg o bobl yn cyrraedd yr orsaf ar fws.



Ffigur 3.11 Dull teithio i gyrraedd yr orsaf wreiddiol

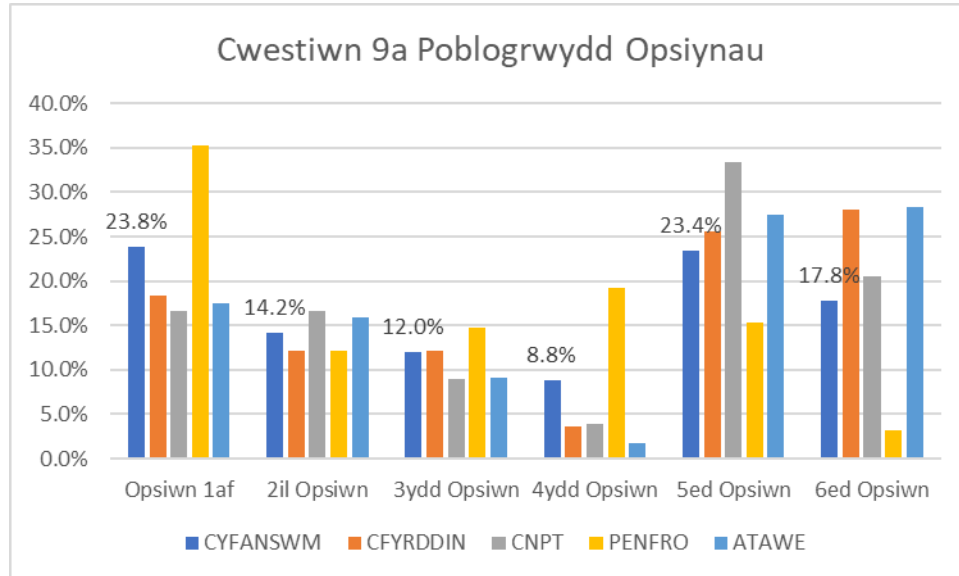
Roedd cwestiwn 9, ar ba gynigion o blith y rhai a restrwyd a fyddai'n cael yr effaith fwyaf ar y profiad o'r daith, wedi'i rannu'n ddwy ran; (a) cynigion gyda mwy o bwyslais ar wasanaethau Gorllewin Cymru a (b) Metro Bae Abertawe.

Yn y naill achos a'r llall, cyflwynwyd rhestr o 6 opsiwn i'r cyfranogwyr yr ymgynghoriad cyhoeddus, gan ofyn iddynt eu graddio o 1 i 6 o'r opsiwn a fyddai'n arwain at yr effaith fwyaf cadarnhaol i'r lleiaf. Fodd bynnag, roedd rhywfaint o anghysondeb yn y ffordd yr ymatebodd pobl, ac felly mae'r data a gyflwynir yma yn cymryd y ddwy flaenoriaeth uchaf yn unig gan ymatebwyr er mwyn defnyddio'r set ddata fwyaf yn gyffredinol.

3.1.9 C9a. Ar sail eich profiad o ddefnyddio'r rheilffordd a'r math o siwrneiau rydych chi eisiau eu gwneud, pa opsiynau o blith y canlynol a fyddai'n gwella eich profiad fwyaf? Nodwch yr opsiynau isod yn eu trefn, o'r opsiwn mwyaf ei effaith i'r opsiwn lleiaf ei effaith, gydag 1 yn cyfateb i'r effaith fwyaf a 5 yn cyfateb i'r effaith leiaf. Yng ngorllewin Cymru:

Roedd Opsiwn 1 ar gyfer gwasanaeth amlach rhwng y Gorllewin (Aberdaugleddau, Doc Penfro, Abergwaun) ac Abertawe. Roedd Opsiwn 2 ar gyfer gwasanaethau strategol pellter hwy o'r Gorllewin i ganolfannau fel Caerdydd neu Fryste. Roedd Opsiwn 3 ar gyfer gwasanaethau pellter hwy o'r Gorllewin sy'n osgoi Abertawe ar Linell Ardal Abertawe, i ganolfannau fel Caerdydd.

Opsiwn 4 oedd ymestyn y gwasanaeth dyddiol rhwng Llundain a Chaerfyrddin y tu hwnt i Gaerfyrddin i Hwlfordd neu Aberdaugleddau. Roedd Opsiwn 5 ar gyfer gwell cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol ac roedd opsiwn 6 ar gyfer gorsafoedd newydd ar hyd llwybrau presennol, megis Sanclêr neu'r Cocyd.



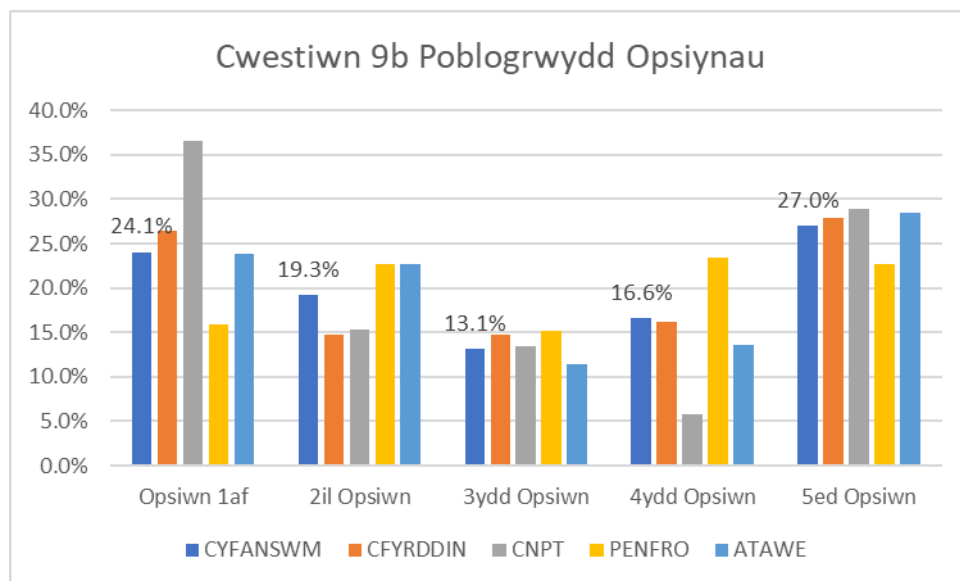
Ffigur 3.12 Cwestiwn 9a Poblogrwydd Opsiynau

Yr opsiynau mwyaf poblogaidd yn gyffredinol oedd Opsiwn 1, gwasanaeth amlach rhwng Gorllewin Cymru ac Abertawe, gydag Opsiwn 5, gwell cyfleusterau mewn gorsafoedd lleol yn dod yn ail agos. Opsiwn mwyaf poblogaidd ymatebwyr o Sir Gaerfyrddin oedd Opsiwn 6, opsiwn mwyaf poblogaidd Castell-nedd Port Talbot oedd Opsiwn 5, opsiwn mwyaf poblogaidd Sir Benfro oedd Opsiwn 1, ac opsiwn mwyaf poblogaidd Abertawe oedd Opsiwn 6 hefyd.

3.1.10 C9b. Ym Mae Abertawe:

Cynlluniwyd cwestiwn 9b i'w ateb yn yr un modd â chwestiwn 9a, ond gydag opsiynau penodol i Fae Abertawe.

Roedd Opsiwn 1 yng nghwestiwn 9b ar gyfer gwasanaethau lleol amlach, roedd Opsiwn 2 ar gyfer gwasanaethau pellter hir i leoedd heb wasanaeth uniongyrchol ar hyn o bryd, fel Temple Meads Bryste, roedd Opsiwn 3 ar gyfer gwell cyfleusterau gorsaf mewn gorsafoedd presennol, roedd Opsiwn 4 ar gyfer gwell cysylltiadau rhwng bysiau a threnau ac roedd Opsiwn 5 ar gyfer y gwasanaeth metro bob 30 munud newydd. Yn gyffredinol, Opsiwn 5 gwasanaeth metro 30 munud newydd oedd yr opsiwn mwyaf poblogaidd, ac yna Opsiwn 1 sef gwasanaethau lleol amlach. Yn Abertawe, Opsiwn 5 yw'r un mwyaf poblogaidd hefyd, ac yna Opsiwn 1 unwaith eto. Roedd yn well gan ymatebwyr Sir Gaerfyrddin opsiwn 5 hefyd, gydag ymatebwyr Castell-nedd Port Talbot yn ffafrio Opsiwn 1, ac ymatebwyr Sir Benfro yn ffafrio Opsiwn 4.



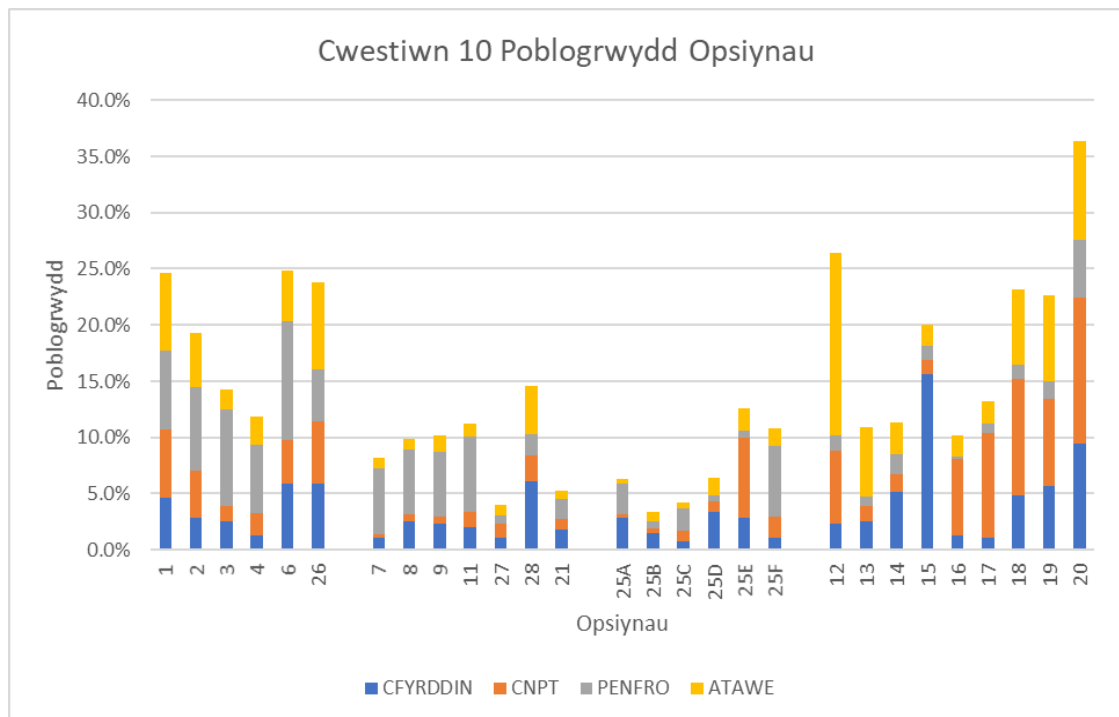
Ffigur 3.13 Cwestiwn 9b Poblogrwydd Opsiynau

3.1.11 C10. O'r opsiynau a restrir isod, beth yw'r pum opsiwn sydd bwysicaf yn eich barn chi? Dewiswch bump yn unig.

Cyflwynodd cwestiwn 10 restr hir o bob un o'r 28 opsiwn i'r ymatebwyr, a gofynnwyd iddynt ddewis y 5 opsiwn a fyddai'n cael yr effaith gadarnhaol fwyaf iddyn nhw eu hunain. Gofynnwyd i'r cyfranogwyr restru'r pum opsiwn a ddewiswyd ganddynt o 1 i 5, o'r effaith fwyaf i'r effaith leiaf. Atebwyd y cwestiwn hwn mewn modd mwy cyson. Mae'r Opsiynau fel a ganlyn:

- Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)
- Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru – ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr
- Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd 1 trên y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain i Aberdaugleddau neu Hwlffordd er mwyn darparu un trên y dydd
- Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Orsaf Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr
- Opsiwn 6: Adolygu cyflymder y llinell rhwng Caerdydd a'r Gorllewin er mwyn cael siwrneiau cyflymach
- Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?) /Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach
- Opsiwn 7: Gwasanaethau newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr
- Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr

- Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr
- Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr
- Opsiwn 27: Gwasanaethau ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr er mwyn cynnig gwasanaeth sy'n stopio bob awr yn gyffredinol
- Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri
- Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr
- Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin
- Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn
- Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf
- Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli
- Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd
- Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau
- Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsynau 22, 23 a 24A-D) Gorsafoedd newydd yn: Llandarcy, Glandŵr, Winch Wen, Treforys, Felindre, Penlle'r-gaer, Pont-lliw (yn galw yn Sgiwen a Llansamlet hefyd)
- Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiw 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd (yn galw yn Nhre-gŵyr a Llanelli hefyd)
- Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio
- Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)
- Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)
- Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud, pob gorsaf)
- Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe trwy Ddociau Abertawe a Champws y Brifysgol yn y Bae (ar ffurf gweithrediad Tram- Trên gan nad oes llinell rheilffordd ar ran ohono ar hyn o bryd) (bob 30 munud, pob gorsaf)
- Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)
- Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).



Ffigur 3.14 Cwestiwn 10 Poblogrwydd Opsiynau

Yr opsiwn mwyaf poblogaidd yn gyffredinol oedd Opsiwn 20, gyda'r nifer fwyaf o ymatebwyr yn ystyried cysylltiad Hirwaun yn ddarn pwysig o seilwaith, fodd bynnag, mae heriau technegol a chost sylweddol yn gysylltiedig â'i gyflawni, gan gynnwys cwblhau Opsiwn 17 ymlaen llaw a'i ddefnydd gan yr A465(T) fel rhan o'r llwybr gwreiddiol. Am y rhesymau hyn ni chafodd ei ddwyn ymlaen i asesiad Cam 2 ac fe'i hystyrir yn opsiwn tymor hwy.

Opsiwn 12, Metro Abertawe – Pontarddulais oedd yr opsiwn mwyaf poblogaidd ond un, ac roedd gwelliannau o ran amlder, amser teithio a datgarboneiddio'n boblogaidd hefyd (opsiynau 6, 1 a 26).

Y 5 opsiwn blaenoriaeth uchaf ar gyfer ymatebwyr Sir Gaerfyrddin oedd; Opsiwn 15, Opsiwn 20, Opsiwn 18, Opsiwn 26 ac Opsiwn 6. Mae'n debygol bod poblogrwydd uchel Opsiwn 15 (Llwybr Metro Rhydaman – Gwauncaegurwen) yn ymwneud â'r nifer fawr o ymatebwyr o ardal Rhydaman.

Amseroedd teithio a mwy o ddarpariaeth rheilffyrdd yw'r prif flaenoriaethau ar gyfer Sir Gaerfyrddin yn seiliedig ar ymatebion C10.

Roedd ymatebwyr Castell-nedd Port Talbot o'r farn mai Opsiwn 20 oedd y flaenoriaeth uchaf. Dilyniir hyn gan Opsiwn 18, Opsiwn 17, Opsiwn 19 ac Opsiwn 25E. Y prif angen ar gyfer ymatebwyr Castell-nedd Port Talbot oedd mwy o seilwaith rheilffyrdd, a mwy o lwybrau a gorsafoedd, gan gysylltu'r prif ganolfannau economaidd yn ne ardal yr Awdurdod Lleol tuag at Gwm-gwrach, Clydach ac Aberdâr, yn ogystal â chysylltedd gwell ag Abertawe.

Roedd ymatebwyr Sir Benfro o'r farn mai Opsiwn 6 fyddai'r un mwyaf buddiol, ac yna Opsiwn 3, Opsiwn 2, Opsiwn 1 ac Opsiwn 11.

Gwelliannau o ran amllder, gwelliannau amser teithio ac ychwanegu gwasanaethau pellter hir strategol yw'r opsiynau mwyaf poblogaidd i'r awdurdod lleol.

Roedd ymatebwyr Abertawe'n blaenoriaethu Opsiwn 12, a gafodd bron i ddwywaith cymaint o gefnogaeth ag unrhyw opsiwn arall. Opsiwn 20, Opsiwn 19, Opsiwn 26 ac Opsiwn 1 oedd y pedwar opsiwn mwyaf poblogaidd arall. Hoffai ymatebwyr Abertawe weld mwy o ddarpariaeth ar y rheilffyrdd drwy lwybrau newydd a mwy o amllder, yn ogystal â thrydaneiddio.

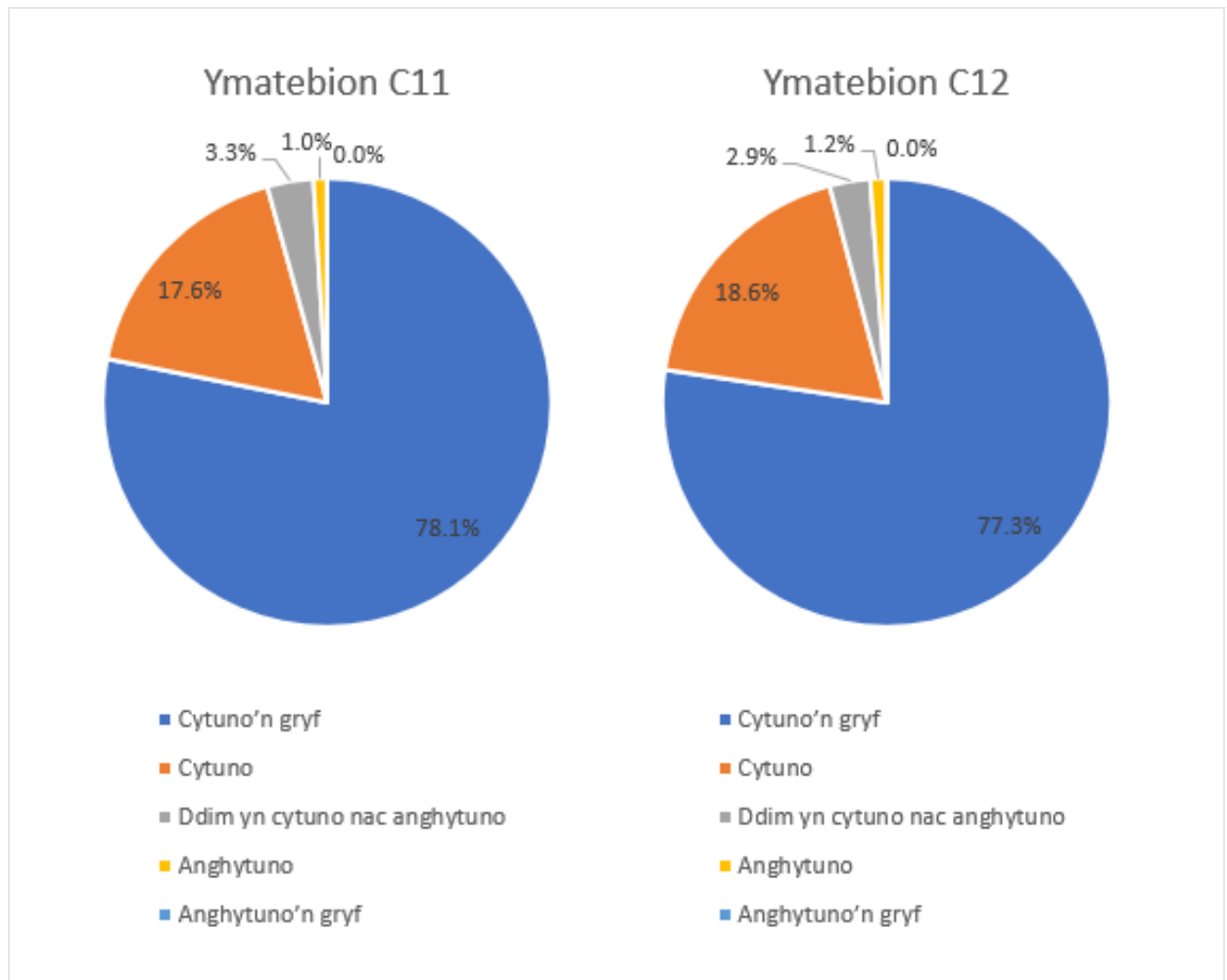
3.1.12 C11 a C12

C11 Nodwch eich ymateb i'r datganiad canlynol: "Bydd y pum opsiwn rydw i wedi'u dewis fel blaenoriaeth yn gwella fy mhrofiad o ddefnyddio'r rheilffyrdd."

Cafodd Cwestiwn 11 ei gynnwys i gael syniad ynghylch a fydd y cynlluniau'n gwella profiad teithwyr yn y rhanbarth.

C12 Nodwch eich ymateb i'r datganiad canlynol: "Bydd y pum opsiwn rydw i wedi'u dewis fel blaenoriaeth yn fy annog i ddefnyddio'r rheilffyrdd yn amlach."

Nod cwestiwn 12 oedd cael syniad a fyddai'r cynlluniau ar gyfer Metro Bae Abertawe a De-orllewin Cymru yn cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio'r rheilffordd.



Ffigur 3.15 Canlyniadau cwestiynau 11 a 12

Yn y naill achos a'r llall, teimlai dros 75% o'r ymatebwyr y byddai gweithredu eu blaenoriaethau'n gwella eu profiad o deithio ar y rheilffyrdd yn fawr. Nid oedd unrhyw ymatebydd yn anghytuno'n gryf.

3.1.13 C13 A oes gennych unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu hychwanegu a fyddai, yn eich tyb chi, yn ddefnyddiol wrth ddatblygu Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?

Roedd cyfanswm o 296 o ymatebion yn cynnwys sylwadau ar gyfer y cwestiwn hwn, rhai ohonynt yn crybwyll nifer o bwyntiau. Crynhoir prif themâu'r sylwadau, ac mae'r sylwadau llawn (fel y gwnaethant ymddangos ar y ffurflen) wedi'u cynnwys yn Atodiad B.

Mae sylwadau wedi'u rhannu'n chwe chategori: y pedwar a ddefnyddiwyd yn yr ymgynghoriad (Gwasanaethau pellter hir, amllder/cysylltedd Gorllewin Cymru, Metro Bae Abertawe, a Gwelliannau i Orsafoedd) ynghyd â Cherbydau a Themâu Trawsbynciol. Ym mhob un o'r categorïau hyn rhestrir y pwnc gyda'r nifer fwyaf o sylwadau yn gyntaf.

Gwasanaethau pellter hir

Roedd saith sylw'n ffafrio gwasanaethau pellter hir i gyrchfannau fel

Llundain neu Fryste

Teimlai pedwar o bobl fod cysylltiadau rheilffordd â meysydd awyr (Caerdydd a/neu Fryste) yn bwysig. Fodd bynnag, teimlai un ymatebydd na ddylai fod pwyslais ar deithio maes awyr/rhyngwladol o ystyried yr agenda datgarboneiddio.

Awgrymodd pedwar sylw y dylai gwasanaethau o Fryste neu Lundain ymestyn i Hwlfordd er mwyn darparu cysylltiadau pellter hir ymhellach i'r gorllewin na'r opsiynau gweithredu/arfaethedig presennol (Abertawe neu Gaerfyrddin).

Gwnaed pedwar sylw'n cefnogi gwasanaethau i'r dwyrain o Abertawe/Castell-nedd hefyd gydag un person yn dweud bod angen gwneud gwasanaethau rhwng Maesteg ac Abertawe'n rhai heb orfod newid.

Ystyriwyd bod gwasanaethau uniongyrchol neu wasanaethau trwodd yn angenrheidiol ar gyfer gwasanaethau pellter hir gan dri o bobl.

Dywedodd dau sylw fod angen ystyried gwasanaethau i Birmingham/Canolbarth Lloegr.

Awgrymodd un sylw y gellid gwella gwasanaethau Abertawe i Faesteg drwy ddefnyddio'r llinell cludo nwyddau o Fargam i Don-du.

Nododd un person fod gan Opsiwn 3 fanteision sylweddol. Er i un arall ddweud nad oedd hi'n glir beth fyddai'r effaith ar Lansawel.

Cododd un sylw bryder y gallai Opsiwn 2 wrthdaro â chynlluniau metro Dyfnaint i ymestyn gwasanaeth Taunton i Gaerwysg.

Amllder/Cysylltedd Gorllewin Cymru

Codwyd pwysigrwydd gwella amllder gwasanaeth Abergwaun (a darparu gwelliannau i'r orsaf yn y lleoliad hwn) mewn deg ymateb ysgrifenedig.

Teimlai pump o bobl fod gwasanaethau Doc Penfro'n bwysig, awgrymodd dau ohonynt y byddai gwasanaethau stopio cyfyngedig neu derfynu yn Hwlfordd yn darparu budd sylweddol pe na bai modd darparu'r llwybr llawn.

Cododd pum sylw'r mater, fel rhan o'r gwelliannau amllder ar linell Calon Cymru, fod angen gwelliannau i gerbydau hefyd. Dywedodd un ymateb fod cadw Llanelli fel gorsaf yn bwysig ar gyfer cysylltiadau ac roedd ymateb arall yn tynnu sylw at botensial twristiaeth y llinell y gellid ei wella gan wasanaethau arbennig e.e. gwasanaethau Pullman yn yr haf.

Roedd pedwar ymateb yn cefnogi Gorsaf Felindre fel gorsaf Parcfordd Gorllewin Cymru. Nid oedd un ymatebydd am gael gorsaf yn Felindre ac awgrymodd ymatebydd arall y gellid datblygu Hendy-gwyn ar Daf fel gorsaf amgen ar gyfer Parcfordd Gorllewin Cymru.

Nododd dau sylw fod osgoi Abertawe i arbed amser i wasanaethau

Gorllewin Cymru yn ddymunol gyda'r bobl hynny sy'n mynd i Abertawe yn gorfod newid.

Awgrymodd dau sylw hefyd fod angen llwybr drwodd ar Abertawe er mwyn osgoi troi'n ôl ar gyfer gorsaf Abertawe.

Ystyriwyd bod cysylltiadau â safleoedd ysbytai presennol a safle newydd arfaethedig Hywel Dda (mewn lleoliad i'w benderfynu rhwng Caerfyrddin ac Arberth) yn bwysig a chawsant eu crybwyll mewn dau sylw.

Ailadroddodd un sylw bwysigrwydd gwella amllder ar gangen Aberdaugleddau.

Awgrymwyd gan un person y gellid darparu cyswllt byr yn Clarbeston Road i gysylltu canghennau Abergwaun ac Aberdaugleddau.

Metro Bae Abertawe

Nododd tri deg saith o bobl fod amllder yn bwysig. Roedd hyn yn cynnwys tri pherson a deimlai fod angen i amllder y Metro fod yn wasanaeth 'dod i'r orsaf a mynd' gydag amllder o 10-20 munud, tri pherson a deimlai y dylai mwy o drenau stopio yn Sgiwen, dau a deimlai fod angen trenau amlach yn y bore/ar adegau cymudo a nododd un bod angen 3-5 trê'n yr awr o Lanelli/Abertawe i Gaerdydd.

Ysgrifennodd un ar bymtheg o bobl, gan gynnwys aelodau o Gymdeithas Rheilffordd Dyffryn Aman, sylwadau o blaid llwybr Gwauncaegurwen ac ysgrifennodd un yn gwrthwynebu'r llwybr. Awgrymwyd hefyd gan un ymatebydd y gallai'r llwybr derfynu yn Garnant gyda Pharcio a Theithio sylweddol, ac awgrymodd un arall y gallai fynd drwy Hendy Gorseinon, a Thre-gŵyr.

Cefnogwyd llwybr Cwm Nedd (Cwm-gwrach) mewn sylwadau gan naw o bobl, gyda llwybr Pontarddulais yn cael ei gefnogi gan saith set o sylwadau.

Mynegodd pedwar o bobl bryderon na fyddai Castell-nedd yn cael ei chadw fel gorsaf ar y brif linell gan ddweud na ddylid ei hisraddio fel rhan o unrhyw gynigion.

Dywedodd pedwar o bobl eu bod o blaid defnyddio Metro/Tram ar y cyfan.

Awgrymodd tri ymatebydd y dylid ystyried bysiau gwell fel mesur amgen/atodol i gynigion y Metro, rhoddwyd llwybr Gwauncaegurwen fel enghraifft benodol gan un person.

Cafodd gwasanaethau i Glydach/Llansamlet sylwadau cadarnhaol gan dri o bobl a chafodd Penlle'r-gaer dri sylw cadarnhaol hefyd.

Derbyniodd llwybr Onllwyn ddau sylw cefnogol ac un a oedd yn teimlo nad oedd yn ymarferol. Dewis arall a awgrymwyd ar gyfer cwm Dulais oedd Parcio a Theithio yng Nglyn-nedd.

Cefnogwyd gorsaf newydd yn Llandarcy gan ddau sylw, Glandŵr gan un, Campws y Bae gan un a Phont-lliw gan un.

Awgrymodd un sylw y gellid ymestyn Opsiwn 14 i Gorseinon

Awgrymwyd sawl llwybr rheilffordd/Metro amgen/ychwanegol yn y sylwadau, rhestrir y rhain isod gyda nifer y sylwadau a dderbyniwyd i'w cefnogi mewn cromfachau:

- Cymoedd Abertawe (un ar ddeg)
- Aberystwyth (deg)
- Y Mwmbwls (wyth)
- Cwm-gwrach – Hirwaun- Aberdâr/Merthyr Tudful (chwech)
- Dyffryn Aman (pump)
- Aberteifi (dau)
- Treforys (dau)
- Cymunedau Gogledd Abertawe (dau)
- Llanbedr Pont Steffan (un)
- Cwm Afan (un)
- Llandeilo (un)
- Onllwyn – Aberhonddu (un)
- Onllwyn – Hirwaun- Aberdâr (un)
- Cyswllt byr Glandŵr – Peniel Green Road (un)
- Twnnel Mount Pleasant (un)
- Cyswllt byr dwyreiniol SDL Lon-las i Sgiwen (drwy Gastell-nedd) (un)
- Cromlin gogledd Glandŵr (gorsaf yng Nghwmbrân) (un)
- Llanelwedd (maes y sioe) (un)
- Gorsaf Sgeti/Uplands (un)
- Ffordd Fabian (un)

Gwelliannau i Orsafoedd

Cefnogwyd gofynion Parcio a Theithio gan naw sylw, teimlai dau o'r ymatebwyr hyn y dylent fod am ddim er mwyn annog trosglwyddo moddol tra bod un yn teimlo y dylid codi tâl amdanynt i leihau defnydd heblaw ar gyfer yr orsaf.

Dywedodd pum sylw fod angen gwelliannau ar Orsaf Aberdaugleddau gan gynnwys diogelwch, toiledau a lloches. Soniodd un sylw am botensial datblygu'r ardal.

Amlygodd dau ymateb bwysigrwydd cael toiledau mewn gorsafoedd yn enwedig i'r rhai ag anableddau cudd e.e. syndrom coluddyn llidus, clefyd Crohn.

Rhestrir gorsafoedd eraill y mae angen gwelliannau arnynt isod gyda nifer y bobl a wnaeth eu crybwyll mewn cromfachau.

- Pob gorsaf bresennol (dau)
- Hwlfordd (un)
- Dinbych-y-pysgod (un)
- Pontarddulais (un)
- Abertawe (un)

- Cilgeti (pellter camu) (un)
- Arberth (pellter camu) (un)

Gwelliannau i Gerbydau

Roedd cyfanswm o naw sylw yn dweud bod angen gwelliannau i gerbydau yn y Gorllewin.

Nododd naw o bobl bod angen cynnydd mewn capasiti ar wasanaethau presennol.

Nododd wyth ymateb fod angen cyfleusterau storio beiciau gwell ar drenau (chwech) neu mewn gorsafoedd (dau). Nododd un ymatebydd fod bachau beiciau fertigol yn broblem i feiciau trydan ac awgrymodd un ymatebydd y dylid gallu llogi beiciau mewn gorsafoedd.

Nododd dau sylw bwysigrwydd cael toiledau ar y trenau, yn enwedig i'r rhai ag anabledau lle gallai fod angen cyfleusterau ar frys.

Themâu trawsbynciol

Roedd cyfanswm o bedwar deg un o sylwadau'n ymwneud ag integreiddio rhyngfoddol, gan gynnwys rheilffordd i reilffordd (integreiddio amserlenni), bws i reilffordd a cherdded/beicio.

Tynnodd dau ddeg tri o bobl sylw at yr angen am drenau cyflymach yn gyffredinol, nid oeddynt yn ymwneud â Gorllewin Cymru na llwybrau pellter hir yn benodol.

Codwyd yr angen i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn fforddiadwy gan ddau ar bymtheg o bobl. Roedd pwyntiau penodol yn ymwneud â'r ffaith ei fod yn rhy ddrud ar hyn o bryd, yn enwedig ar gyfer teithwyr lluosog fel teuluoedd ac nid yw'n gystadleuol o gymharu â'r car, gan gynnwys Cymdeithas Rheilffordd Dyffryn Aman.

Cefnogwyd trydaneiddio gan ddeuddeg sylw.

Gwnaed deuddeg sylw hefyd mewn perthynas â'r angen am drenau cynnar/hwyr/cymudwyr. Nododd dau o'r rhain yn benodol fod angen GWR gyda'r nos (Bryste/Llundain) i adlewyrchu estyniad gwasanaeth y bore.

Roedd saith ymatebydd o'r farn bod angen trafnidiaeth gyhoeddus gynhwysfawr yn cynnwys pob opsiwn neu gymaint o opsiynau â phosibl.

Codwyd y mater o hygyrchedd gwell (ar gyfer defnyddwyr cadeiriau olwyn a'r rhai â chadeiriau gwthio a/neu fagiau/cesys dillad) gan saith o bobl gydag un yn nodi nad yw'r lifft yng Nghastell-nedd yn ddibynadwy, a phrin iawn y mae'n gweithio.

Soniodd pum sylw am yr angen am docynnau integredig i gefnogi'r cynigion gydag argraffu gartref a defnyddio apiau symudol yn cael eu gweld fel ffyrdd o gefnogi hyn.

Nododd pedwar ymatebydd fod dibynadwyedd gwasanaethau yn bwysig i ddefnyddwyr hefyd.

Dywedodd pedwar sylw eu bod yn teimlo bod y cynigion yn wastraff arian neu na fyddent yn cael eu gweithredu a mynegodd pedwar person arall bryderon am fformat/cynnwys yr ymgynghoriad neu ddiffyg cyd-destun.

Roedd pedwar ymateb yn gadarnhaol mewn perthynas ag unrhyw gynigion a oedd yn cynyddu opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus.

Nododd tri sylw fod cael wyneb cloc neu amserlen reolaidd yn bwysig i ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus.

Roedd tri o bobl am i ddefnydd o gerdyn teithio rhatach gynnwys trenau/metro.

Roedd gan dri ymatebydd bryderon am ddiogelwch trafnidiaeth gyhoeddus yn gyffredinol ac roeddent yn teimlo bod angen mynd i'r afael â hyn wrth ddylunio gorsafoedd.

Roedd tri sylw yn ymwneud â phwysigrwydd cael Gwasanaethau Sul rheolaidd.

Cododd dau berson bryderon am y sefyllfa ar ôl Covid: sut y gall gwasanaethau fodloni gofynion newidiol teithio ac iechyd y cyhoedd (awyru/hidlo aer ar drenau).

Nododd un sylw ganmoliaeth i staff ar wasanaethau presennol.

Dywedodd un ymatebydd ei fod yn teimlo bod angen ffordd liniaru'r M4 gan fod hynny'n effeithio ar orllewin Cymru hefyd fel y porth i Gymru.

Amlygwyd gofyniad am wybodaeth mewn un sylw.

Awgrymodd un sylw fod angen cystadleuaeth rhwng modd/gweithredwyr ac awgrymodd un arall fod angen rheoleiddio'r rhwydwaith bysiau er mwyn osgoi bysiau'n cystadlu â llwybrau rheilffyrdd.

Tynnwyd sylw at y potensial o ran twristiaeth yn sgil gwell trafnidiaeth gyhoeddus mewn dau sylw, un mewn perthynas â'r trenau cychod a'r llall mewn perthynas â chymoedd Abertawe.

Roedd un ymateb yn teimlo bod angen cynnal a chadw'r trac yn well yn y gorllewin.

Roedd un sylw'n cefnogi'r defnydd o Hydrogen fel tanwydd amgen.

C14 Mae dyletswydd arnom i ystyried effeithiau ein penderfyniadau polisi ar y Gymraeg, o dan ofynion Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011.

Byddem yn hoffi clywed eich barn am yr effeithiau y byddai'n cynigion yn eu cael ar y Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Beth fyddai'r effeithiau yn eich barn chi? Sut y gellid cynyddu'r effeithiau cadarnhaol, neu liniaru'r effeithiau negyddol?

Rhoddodd cyfanswm o 179 o bobl ymateb ysgrifenedig i'r cwestiwn hwn, gwnaeth rhai grybwyll nifer o bwyntiau.

Teimlai cyfanswm o bedwar deg saith o bobl fod gwell cysylltedd trafnidiaeth yn gadarnhaol i'r Gymraeg. Roedd y rhesymau a roddwyd yn cynnwys gallu ymweld â siaradwyr Cymraeg eraill yn haws, pobl yn gallu teithio i ardaloedd Cymraeg eu hiaith a chlywed mwy o'r iaith, cadw'r Gymraeg mewn ardaloedd (pobl ddim yn gorfod symud i ffwrdd i ddod o hyd i waith ac ati), a dod â'r iaith o'r cymoedd i'r trefi.

Roedd tri deg chwech o ymatebwyr o'r farn bod arwyddion a chyhoeddiadau dwyieithog yn bwysig, dywedodd chwech o'r rhain y dylid darparu'r Gymraeg yn gyntaf.

Dywedodd pedwar ar bymtheg o bobl eu bod yn teimlo na fyddai'r cynigion yn cael unrhyw effaith, y byddai'n niwtral, neu na fyddent yn cael unrhyw effaith negyddol ar y Gymraeg.

Roedd pedwar ar ddeg yn teimlo y byddai'r cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar y Gymraeg.

Dywedodd pedwar ar ddeg fod blaenoriaethu cyhoeddiadau, enwau lleoedd Cymraeg ac ati yn bwysig.

Roedd deg ymatebydd yn teimlo bod angen annog staff i siarad Cymraeg a bod angen mwy o staff.

Dywedodd wyth o bobl fod angen cydraddoldeb rhwng y ddwy iaith.

Teimlai wyth o bobl y dylid gwario arian ar wasanaethau nid cyfieithu neu fod hyrwyddo'r Gymraeg yn wastraff arian.

Teimlai chwech o bobl nad oedd hwn yn gwestiwn addas neu ei fod yn ddibwrpas.

Dywedodd pump o bobl nad oedd ganddynt unrhyw ddiddordeb yn y Gymraeg na dim barn ar effaith cynigion arni.

Roedd pedwar ymatebydd yn teimlo bod angen digwyddiadau hyrwyddo ar drenau, gan arddangos y Gymraeg a threftadaeth.

Roedd tri ymateb yn teimlo bod yr effaith ar y Gymraeg wedi'i lliniaru mewn cynigion/polisïau eisoes.

Roedd tri o bobl o'r farn bod y cysylltedd a ddarparwyd gan y cynigion yn negyddol gan ddweud y byddent yn gwanhau'r iaith drwy fewnlifiad o siaradwyr Saesneg.

Teimlai tri ymatebydd fod y Gymraeg yn cael ei thrin yn gyfartal ar wasanaethau Cymru ond nid ar wasanaethau Saesneg/trawsffiniol ac y dylid gwella hyn.

Roedd tri ymateb yn amlinellu'r angen am well addysg Gymraeg (ysgolion dwyieithog) a chysiau i ddysgwyr.

Roedd dau berson yn teimlo nad oedd cynigion o fudd i ardaloedd Cymraeg eu hiaith felly ni fyddai unrhyw effaith gadarnhaol yn cael ei theimlo.

Nododd dau ymateb fod yn well ganddynt Saesneg

Roedd dau berson yn teimlo bod de-orllewin Cymru yn ardal â nifer isel o siaradwyr Cymraeg felly mae'r Gymraeg yn llai perthnasol.

Teimlai un person y bydd trafndiaeth fforddiadwy yn cadw pobl yn yr ardal.

Awgrymodd un ymateb y byddai bathodynau ar gyfer staff (i ddangos Siaradwyr/Dysgwyr Cymraeg) yn fuddiol.

Roedd un person yn teimlo bod cyfle brandio i enwi'r metro gan ddefnyddio enw neu acronym Cymraeg.

Nododd un ymatebydd fod angen cysylltiadau bws (Arberth/Dinbych-y-pysgod).

Awgrymodd un person fod angen cyfleusterau cymunedol ochr yn ochr â gwelliannau i drafndiaeth.

Awgrymodd un bod angen cyfieithiadau Cymraeg cywir.

Dywedodd un person fod angen mynediad cyfartal i drafndiaeth ar draws ardaloedd Cymraeg/di-Gymraeg eu hiaith.

C15 Eglurwch hefyd os gwelwch yn dda sut, yn eich barn chi, y gellid llunio neu newid y cynigion er mwyn cael effeithiau positif, neu fwy o effeithiau positif, ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg, ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, a pheidio â chael unrhyw effeithiau andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Rhoddodd cant a naw o bobl ymateb i'r cwestiwn hwn, rhai'n codi mwy nag un pwynt.

Teimlai dau ddeg dau o bobl ei bod yn bwysig cael deunydd dwyieithog gan gynnwys arwyddion a recordiadau, a dywedodd pedwar o'r rhain y dylai'r Gymraeg fod yn gyntaf, dywedodd dau y dylai Saesneg fod yn gyntaf a dywedodd tri y dylai'r Gymraeg a'r Saesneg gael eu trin yn gyfartal.

Awgrymodd pymtheg o bobl y dylai staff fod yn ddwyieithog gyda llawer yn awgrymu y dylid dangos hyn gan ddefnyddio bathodynau.

Teimlai un deg pedwar o ymatebwyr y dylid rhoi mwy o amlygrwydd i'r Gymraeg neu y dylai fod yn brif iaith e.e. Enwau Cymraeg yn unig, brandio Cymraeg, Cymraeg fel dewis diofyn ar beiriannau tocynnau, hysbysebion Cymraeg.

Nododd wyth ymateb ofynion am gysylltiadau â chymunedau Cymraeg eu hiaith.

Teimlai wyth o bobl y dylid canolbwyntio ar broblemau trafndiaeth yn hytrach nag iaith neu nad oedd angen gwario adnoddau prin ar hybu iaith.

Dywedodd chwe ymateb fod y polisi/dull gweithredu presennol yn iawn.

Roedd chwech o bobl yn credu bod angen i fusnesau lleol ddarparu opsiynau Cymraeg ar gyfer rhanddeiliaid ac roedd angen cyfleoedd gwaith lleol i gadw'r iaith.

Awgrymodd pum ymatebydd gerbyd nodwedd neu hyrwyddo'r iaith ar drenau e.e. fideos, posterï neu ddigwyddiadau i hyrwyddo cydraddoldeb, amrywiaeth, twristiaeth, iaith a threftadaeth.

Ailadroddodd dau ymateb y dylid canolbwyntio ar wasanaethau gwell ac nid y Gymraeg.

Roedd dau ymatebydd yn anghyfarwydd â materion neu nid oedd ganddynt farn ar y mater.

Nododd dau berson fod gorsafoedd newydd a chyfleoedd teithio newydd yn ffafriol gan eu bod yn arwain at fwy o gysylltiad â'r Gymraeg.

Roedd un person yn teimlo y dylai Cymraeg sylfaenol fod yn ofyniad sylfaenol ar gyfer yr holl staff gyda pherson arall yn awgrymu y dylid darparu mwy o gyfleoedd i staff ddysgu Cymraeg.

Codwyd y pwyntiau canlynol gan un person yr un:

- Mae angen gwell defnydd o'r Gymraeg ar y wefan
- Mae angen gwell defnydd o'r Gymraeg ar gysylltiadau rhwng Cymru a Lloegr
- Ni ddylid cael cydraddoldeb o ran ieithoedd, dylid defnyddio'r Saesneg
- Mae costau arwyddion dwyieithog yn peri pryder
- Mae dwy set o gyhoeddiadau'n anghyfleus
- Mae angen rhoi hwb i economi Cymru
- Dylai pob cynnig Gydymffurfio â Deddf yr Iaith Gymraeg
- Ni chrëwyd unrhyw broblemau yn sgil ymgynghori yn y Gymraeg
- Mae'r dull presennol yn siomedig gan ei fod yn hyrwyddo'r Saesneg
- Buddsoddi mewn addysg Gymraeg yn hytrach na chyfieithu
- Dylid sicrhau bod plant yn gadael yr ysgol yn rhugl yn y Gymraeg
- Dylid darparu mwy o Gymraeg yn yr ysgol
- Dylid sicrhau nad yw pobl leol yn methu fforddio'r ardaloedd lleol
- Ymestyn llwybr Gwauncaegurwen i Bontardawe a Chlydach
- Ymestyn gwasanaethau i greu hybiau
- Mae angen cysylltiadau â grwpiau iaith ddiwylliannol i hyrwyddo'r Gymraeg (1)
- Gofynnwch i bobl am eu barn yn amlach
- Mae'r cwestiwn hwn am y Gymraeg yn lletchwith
- Mae'r cynigion o fudd i dwristiaeth wledig
- Mae angen i San Steffan barchu penderfyniadau Cymru

C16 Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydyn ni wedi mynd i'r afael â nhw,

defnyddiwch y lle hwn i'w nodi.

Roedd cyfanswm o saith deg pedwar o holiaduron yn cynnwys ymateb i'r cwestiwn hwn yn cwmpasu amrywiaeth o bynciau sy'n ymwneud â'r cynigion trafnidiaeth.

Teimlai chwech o bobl fod angen ystyried hygyrchedd y gorsafoedd e.e. bws cerdded/beicio

Mynegodd pedwar o bobl bryderon cyffredinol am ddiogelwch mewn gorsafoedd gyda sylw pellach ynghylch pryderon penodol am uchder platfformau a phellter camu.

Pwysleisiodd tri ymatebydd fod fforddiadwyedd yn hanfodol i lwyddiant y cynigion.

Roedd tri o bobl yn teimlo y byddai gwell darpariaeth ar gyfer beiciau ar drenau yn cynyddu'r defnydd.

Nododd tri ymateb fod angen pob opsiwn a/neu fod angen cysylltiadau/ymagwedd Cymru gyfan

Awgrymwyd sawl ardal benodol ar gyfer gwelliannau:

- Caerfyrddin i Aberystwyth (2)
- Mae angen ystyried llwybr y Mwmbwls (2)
- Mae angen cysylltiadau rhwng y gogledd a'r de (heb adael Cymru) (1)
- Mae angen cysylltedd ar draws ardal yr astudiaeth (1)
- Hirwaun i Aberdâr (1)
- Metro integredig ar gyfer y De i gyd (1)
- Castell-nedd – Aberdâr (1)
- Castell-nedd - Aberhonddu (1)
- Mae angen cysylltiadau ar Gwm Aman (1)
- Cysylltedd â Birmingham (1)

Nodwyd bod amlder gwasanaethau i Abergwaun yn bwysig gan dri o bobl ac awgrymodd dau berson y gallai gwasanaethau i Abergwaun gael eu cyflymu drwy ddefnyddio'r SDL neu osgoi Abertawe.

Roedd tri o bobl yn cefnogi trydaneiddio ac roedd un nad oedd yn cefnogi trydaneiddio.

Cododd dau ymatebydd fater yr angen i gynyddu capasiti ar drenau

Dywedodd dau berson fod y cynigion yn gadarnhaol i'r economi a'r amgylchedd

Cytunodd dau ymateb fod y cynigion yn cynnig cyfleoedd i'r Cymoedd drwy adfywio a mynediad i swyddi

Roedd sylwadau eraill a godwyd gan un person yn cynnwys:

- Mae gallu dewis pum dewis/blaenoriaeth yn unig yn cyfyngu ac mae gwybodaeth ranbarthol yn dylanwadu ar flaenoriaethau
- Mae diffyg mynediad i orsafoedd yn broblem
- Mae mynediad i gyflogaeth yn gofyn am wasanaeth dibynadwy a rheolaidd
- Dylid osgoi cwmpo coed yn ystod gwaith adeiladu

- Dylid canolbwyntio ar well trenau nid iaith
- Dylai lleihau carbon fod yn allweddol wrth benderfynu ar flaenoriaethau
- Mae angen cyfleusterau gwell i'r anabl
- Mae angen adeiladu ffordd liniaru'r M4
- Mae angen i ddatgarboneiddio fod yn gyflymach
- Mae agosrwydd at gartrefi'n bwysig
- Mae'r cynigion yn gadarnhaol ar gyfer yr amgylchedd
- Ni ddylai'r defnydd presennol gael ei ddefnyddio i ragweld gwerth newidiadau i wasanaethau
- Dylid mynd ati i gyflawni
- Does dim digon o fanylion am rai opsiynau
- Mae angen tocynnau integredig
- Mae amser teithio'n bwysig
- Mae angen i ystafell aros Llanelli fod ar agor yn amlach
- Mae angen gwelliannau i orsaf Aberdaugleddau
- Mae angen mwy o ymgynghori ar orsaf/gwasanaethau Castell-nedd
- Mae angen seilwaith/gwasanaethau lleol hefyd – yn enwedig yn Sir Benfro
- Mae angen i daith trên fod yn rhan o'r profiad i dwristiaid
- Cytuno'n gryf â chynigion – mae angen gwneud y trên yn haws na'r car
- Mae'r enw Metro yn gamarweiniol ac yn awgrymu Metropolitan
- Mae metro/tram yn cynnig manteision amgylcheddol a gwell hygyrchedd (i ddefnyddwyr anabl)
- Mae angen cyfeiriadau ehangach e.e. at gynlluniau ffordd a chynlluniau beicio yr ymrwymwyd iddynt
- Mae angen diweddarau'r rhwydwaith rheilffyrdd a'i wneud yn fwy hygyrch
- Ddim yn cefnogi metro o Wauncaegurwen
- Ni ddylid cael arwyddion uniaith Cymraeg (yn enwedig rhai argyfwng)
- Ynghylch gwybodaeth ar y trên e.e. mae angen cyhoeddi'r orsaf nesaf
- Mae'n hen bryd gwneud gwelliannau trafnidiaeth
- Mae angen ystyried capasiti a chost Parcio a Theithio
- Mae integreiddio amserlenni rheilffordd i reilffordd (gydag amllder addas) yn bwysig
- Byddai rheoleiddio bysiau yn galluogi cydgysylltu'r holl wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus
- Mae dibynadwyedd yn allweddol
- Nid oes gan rai cymunedau, hyd yn oed rhai maestrefol, unrhyw gysylltiadau rheilffordd
- Mae angen gallu gwefru cerbydau trydan mewn gorsafoedd
- Mae toiledau'n bwysig
- Mae angen mwy o amlygrwydd ar barcfordd Gorllewin Cymru
- Dylid ystyried mynediad i gadeiriau olwyn mewn gorsafoedd
- Pa ymgynghori fydd yna yn y dyfodol
- Dylid rhoi blaenoriaeth i gynigion sy'n defnyddio'r seilwaith presennol, yna i seilwaith newydd ac yna gwella gorsafoedd

4. Canlyniadau a Chamau Gweithredu

4.1 Canlyniadau

Cafwyd presenoldeb da yn y broses ymgynghori rithwir. Rhoddodd y 569 o holiaduron a dderbyniwyd amrywiaeth eang o safbwyntiau ynghylch yr opsiynau arfaethedig.

Dangosodd canlyniadau'r arolwg ymgynghori gefnogaeth gref iawn i'r prosiect, gyda 95.7% o'r ymatebwyr yn dweud y bydd y cynigion yn gwella eu profiad o ddefnyddio'r rheilffordd, a 95.9% o'r ymatebwyr yn dweud y bydd y cynigion yn eu hannog i ddefnyddio'r rheilffordd yn amlach.

Roedd y sylwadau hyn yn adeiladol a byddant yn helpu i lunio'r opsiynau drwy gamau nesaf proses WelTAG.

4.2 Camau gweithredu yn dilyn yr ymgynghoriad

Mae adborth o'r digwyddiadau ymgynghori'n helpu i lywio cyfeiriad yr astudiaeth wrth symud ymlaen. Bydd canlyniadau'r holiadur, gwybodaeth ychwanegol a safbwyntiau a dderbynnir yn cael eu hystyried a byddant yn llywio'r penderfyniad ynghylch pa opsiynau a argymhellir i'w symud ymlaen i Gam 3 WelTAG.

Yn adborth yr ymgynghoriad cafwyd sylwadau ac awgrymiadau ychwanegol mewn perthynas â'r opsiynau a'r mesurau ategol a gynigir.

Bydd y sylwadau ychwanegol hyn yn cael eu hystyried fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r opsiynau a ffefrir ymhellach yn ystod Cam 2 a 3 WelTAG.

4.3 Beth sy'n digwydd nesaf?

Bydd canlyniad y broses ymgynghori hon yn cyfrannu at ddatblygu un pecyn dewisol o opsiynau i ffurfio Cam 1 y cynllun Metro. Bydd y rhain yn cael eu dwyn ymlaen i Gam 3 WelTAG.

Efallai y bydd angen rhagor o waith ymgynghori ar ôl datblygu'r opsiwn a ffefrir ymhellach i'w ddwyn ymlaen i Gam 3 WelTAG.

3. Atodiad

3.1 Holiadur

Holiadur ymgynghoriad Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru

Dyma'ch cyfle i ddweud eich dweud am ddyfodol Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru. Wele isod yr holiadur i chi gael ei gwblhau mor agored a gonest ag y gallwch.

Bydd y wybodaeth a roddwch i ni yn helpu i lywio'r ffordd y caiff eich rhwydwaith trafndiaeth ei adeiladu a'i ddarparu yn y dyfodol, ac mae eich adborth yn bwysig i ni.

Atebwch y cwestiynau canlynol mewn perthynas â'ch teithio cyn cyfyngiadau Covid-19

Mae'r holiadur hwn yn ddiennw a byddwn yn ymdrin â'r holl ddata yn gyfrinachol.

1. Nodwch eich ystod oedran:

- O dan 18
- 19-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- Dros 65

2. Beth yw eich cod post?

.....

3. A oes gennych fynediad at gar?

- Oes
- Nac oes

4. O ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?

.....

5. I ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?

.....

6. Ar gyfartaledd, pa mor aml ydych chi'n defnyddio'r trên? Rhowch gylch o amgylch eich ateb.

- Bob dydd
- Tair i bedair gwaith yr wythnos
- Unwaith i ddwywaith yr wythnos
- Unwaith i deirgwaith y mis
- Llai nag unwaith y mis
- Byth

7. Beth yw eich prif reswm dros ddefnyddio'r trê'n? Rhwch gylch o amgylch eich ateb

- Cymudo
- Busnes
- Hamdden
- Twristiaeth
- Siopa
- Arall (esboniwch, os gwelwch yn dda)

8. Sut ydych chi'n cyrraedd yr orsaf reilffordd?

- Cerdded
- Beicio
- Bws
- Car
- Car (rhywun yn eich gollwng)
- Tacsî
- Arall (esboniwch, os gwelwch yn dda)

9. Ar sail eich profiad o ddefnyddio'r rheilffordd a'r math o siwrneiau rydych chi'n eu gwneud, neu yr hoffech eu gwneud yn y dyfodol, pa opsiynau o blith y canlynol a fyddai'n gwella eich profiad fwyaf?

Nodwch yr opsiynau isod yn eu trefn, o'r opsiwn fyddai'n cael yr effaith fwyaf i'r opsiwn a fyddai'n cael yr effaith leiaf, gydag 1 yn cyfateb i'r effaith fwyaf a 5 yn cyfateb i'r effaith leiaf. Nodwch y drefn yn y blychau isod. Er enghraifft, os ydych chi'n credu mai opsiwn C yw'r gorau, ysgrifennwch opsiwn C ym mlwch 1, os mai opsiwn F yw'r ail orau, ysgrifennwch opsiwn F ym mlwch 2 ac yn y blaen.

Yng Ngorllewin Cymru

- A: Cynyddu mynychder y gwasanaethau presennol (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng Gorsafoedd yng Ngorllewin Cymru ac Abertawe e.e. o bob dwyawr i bob awr.
- B: Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Amllder i Abertawe yn cynyddu hefyd).
- C: Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid).
- D: Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau.
- E: Gwella cyfleusterau yn y gorsafoedd presennol
- F: Gorsafoedd lleol newydd ar hyd rheilffyrdd presennol e.e. Sanctlêr.

1: (yr effaith fwyaf)	2:	3:	4:	5:	6: (yr effaith leiaf)
-----------------------	----	----	----	----	-----------------------

Ym Mae Abertawe

- A: Cynyddu mynychder gwasanaethau lleol presennol i Abertawe o orsafoedd lleol presennol.
- B: Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste.
- C: Gwella cyfleusterau yn y gorsafoedd presennol
- D: Cyfnewid gwell rhwng bysiau a threnau mewn gorsafoedd presennol
- E: Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a gorsafoedd newydd.

1: (yr effaith fwyaf)	2:	3:	4:	5: (yr effaith leiaf)
-----------------------	----	----	----	-----------------------

10. O'r opsiynau a restrir isod, beth yw'r pum opsiwn sydd bwysicaf yn eich barn chi. Dewiswch bump yn unig.

Blaenoriaeth					Opsiw n
1	2	3	4	5	
					Opsiw 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)
					Opsiw 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru – ymestyn gwasanaethau rhwng Taunton/TM Bryste a Chaerdydd i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr
					Opsiw 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd un trên y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain i Aberdaugleddau neu Hwlfordd er mwyn darparu un trên y dydd
					Opsiw 4: Aberdaugleddau i Orsaf Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwy awr
					Opsiw 6: Adolygu cyflymder y llinell rhwng Caerdydd a Gorllewin Cymru er mwyn cael teithiau cyflymach
					Opsiw 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach
					Opsiw 7: Gwasanaeth newydd o Abertawe/Caerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr
					Opsiw 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr
					Opsiw 9: Gwasanaeth newydd o Abertawe/Caerfyrddin i Ddoc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr
					Opsiw 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwy awr
					Opsiw 27: Gwasanaethau ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr er mwyn cynnig gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol
					Opsiw 28: Gwasanaethau ychwanegol ar Reilffordd Calon Cymru er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri
					Opsiw 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr
					Opsiw 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin
					Opsiw 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn
					Opsiw 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf
					Opsiw 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli
					Opsiw 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd
					Opsiw 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau
					Opsiw 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiyau 22, 23 a 24A-D) Gorsafoedd newydd yn: Llandarcy, Glandŵr, Winch Wen, Treforys, Felindre, Penlle'r-gaer, Pont-lliw (yn galw hefyd yn Sgiwen a Llansamlet).
					Opsiw 13: Abertawe – Pen-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiw 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd (yn galw hefyd yn Nhre-gŵyr a Llanelli.)
					Opsiw 14: Trac ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi cildroi yn Llanelli ar gyfer gwasanaeth rheilffordd Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio
					Opsiw 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)
					Opsiw 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)
					Opsiw 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud, pob gorsaf)
					Opsiw 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws y Bae (fel Gweithrediad Tram-Trên fel rhan oddi ar aliniad presennol y rheilffyrdd) (bob 30 munud, pob

					gorsaf)
					Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)
					Opsiwn 20 Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun)

11. Nodwch eich ymateb i'r datganiad canlynol:

“Bydd y pum opsiwn rydw i wedi’u dewis fel blaenoriaeth yn gwella fy mhrofiad o ddefnyddio’r rheilffyrdd.”

- Cytuno’n gryf
- Cytuno
- Ddim yn cytuno nac yn anghytuno
- Anghytuno
- Anghytuno’n gryf

12. Nodwch eich ymateb i'r datganiad canlynol:

“Bydd y pum opsiwn rydw i wedi’u dewis fel blaenoriaeth yn fy annog i ddefnyddio’r rheilffyrdd yn amlach.”

- Cytuno’n gryf
- Cytuno
- Ddim yn cytuno nac yn anghytuno
- Anghytuno
- Anghytuno’n gryf

13. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu hychwanegu a fyddai, yn eich tyb chi, yn ddefnyddiol wrth ddatblygu Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru? (Dim mwy na 200 o eiriau)

3.2 Dadansoddiad o'r Cwestiynau

C1. Nodwch eich ystod oedran

	CYFANSWM	CFYRDDIN	CNPT	PENFRO	ATAWE
Dan 18	1.2%	0.8%	3.3%	0.7%	0.6%
19 to 25	5.0%	6.7%	5.5%	2.0%	6.3%
26 to 35	16.0%	17.6%	15.4%	9.2%	18.1%
36 to 45	24.2%	22.7%	19.8%	21.7%	32.5%
46 to 55	20.9%	21.8%	24.2%	19.1%	21.3%
56 to 65	18.4%	16.0%	22.0%	24.3%	11.9%
Dros 65	14.3%	14.3%	9.9%	23.0%	9.4%

C2. Beth yw eich cod post?

Cod Post	Awdurdod Lleol	Y dref fwyaf yn CP	Ymatebwyr
SA1	Abertawe	Abertawe	14
SA2	Abertawe	Sgeti / Cilâ	15
SA3	Abertawe	Y Mwmbwls / Reynoldston	7
SA4	Abertawe	Tre-gŵyr / Pontarddulais	101
SA5	Abertawe	Fforest-fach / Felindre	1
SA6	Abertawe	Treforys / Clydach	17
SA7	Abertawe	Llansamlet / Birchgrove	5
SA8	Castell-nedd Port Talbot	Pontardawe	4
SA9	Powys	Ystradgynlais / Ystalyfera	8
SA10	Castell-nedd Port Talbot	Sgiwen / Blaendulais	30
SA11	Castell-nedd Port Talbot	Castell-nedd / Glyn-nedd	43
SA12	Castell-nedd Port Talbot	Gorllewin Port Talbot / Cwmafan	7
SA13	Castell-nedd Port Talbot	Dwyrain Port Talbot / Bryn	8
SA14	Sir Gaerfyrddin	Llangennech / Cross Hands	4
SA15	Sir Gaerfyrddin	Llanelli / Pont-iets	8
SA16	Sir Gaerfyrddin	Porth Tywyn / Pen-bre	2
SA17	Sir Gaerfyrddin	Cydweli / Pontantwn	2
SA18	Sir Gaerfyrddin	Rhydaman / Brynaman	84
SA19	Sir Gaerfyrddin	Llandeilo / Crug-y-bar	3

SA31	Sir Gaerfyrddin	Caerfyrddin	6
SA32	Sir Gaerfyrddin	Nantgaredig / Brechfa	1
SA33	Sir Gaerfyrddin	Sanclêr / Pen-y-bont	2
SA34	Sir Gaerfyrddin	Hendy-gwyn ar Daf	2
SA37	Sir Benfro	Boncath	1
SA40	Sir Gaerfyrddin	Llanybydder	1
SA41	Sir Benfro	Crymych / Felindre	2
SA42	Sir Benfro	Trefdraeth (Sir Benfro) / Dinas	9
SA43	Ceredigion	Aberteifi / Blaenannerch	10
SA44	Sir Gaerfyrddin	Llandysul / Plwmp	1
SA48	Sir Gaerfyrddin	Llanbedr Pont Steffan / Felindre	1
SA61	Sir Benfro	Hwlfordd	11
SA62	Sir Benfro	Tyddewi / Johnston / Treletert	32
SA63	Sir Benfro	Clarbeston / Tufton	2
SA64	Sir Benfro	Wdig	10
SA65	Sir Benfro	Abergwaun / Cwm Gwaun	14
SA66	Sir Benfro	Clunderwen / Maenclochog	5
SA67	Sir Benfro	Arberth / Yr Eglwys Lwyd	6
SA68	Sir Benfro	Cilgeti / Creseli	2
SA69	Sir Benfro	Saundersfoot	3
SA70	Sir Benfro	Dinbych-y-pysgod	8
SA71	Sir Benfro	Penfro / Angle	7
SA72	Sir Benfro	Doc Penfro	15
SA73	Sir Benfro	Aberdaugleddau	26
NP26	Morgannwg	Cil-y-coed	1
LD1	Powys	Llandrindod	1
LD8	Powys	Llanandras	1
CF11	Caerdydd	Caerdydd	1
CF14	Caerdydd	Caerdydd	1
CF31	Pen-y-bont ar Ogwr	Pen-y-bont ar Ogwr	1
CF32	Pen-y-bont ar Ogwr	Pen-y-bont ar Ogwr	1
CF33	Pen-y-bont ar Ogwr	Y Pîl	1
CF34	Pen-y-bont ar Ogwr	Maesteg	1
CF40	Rhondda Cynon Taf	Tonypandy	2

C3. A oes gennych fynediad at gar?

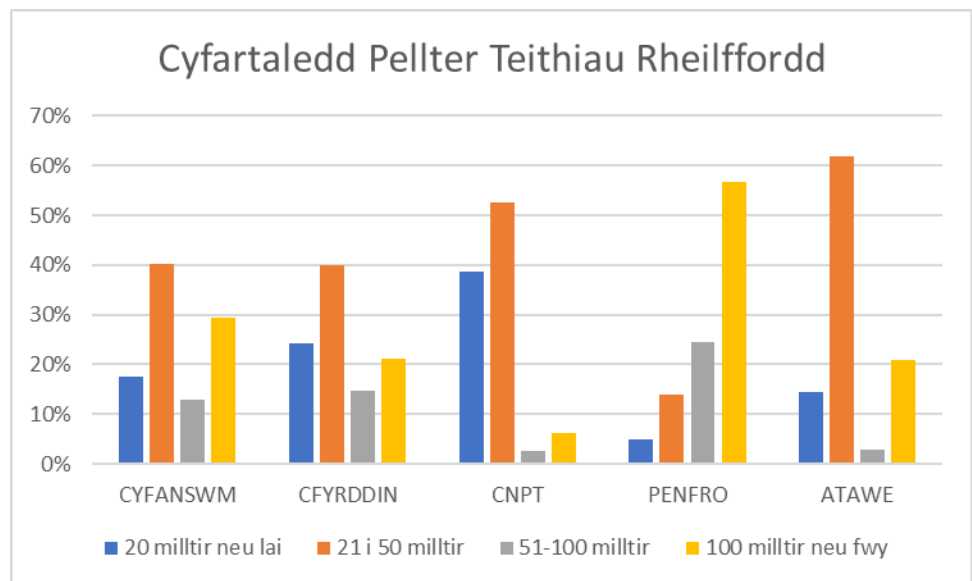
Mynediad at Gar yn Ôl Awdurdod Lleol	CYFANS WM	CFYRDDI N	CNPT	PENFRO	ATAWE
Oes	85.4%	84.7%	80.4%	88.7%	88.1%
Nac oes	14.6%	15.3%	19.6%	11.3%	11.9%

C4. O ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?

Gorsaf wreiddiol	Teithwyr	Canran
Abertawe	27	13.4%
Abergwaun	26	12.9%
Hwlfordd	25	12.4%
Aberdaugleddau	23	11.4%
Caerfyrddin	18	8.9%
Castell-nedd	18	8.9%
Port Talbot	11	5.4%
Doc Penfro	7	3.5%
Clarbeston Road	6	3.0%
Clunderwen	5	2.5%
Hendy-gwyn ar Daf	5	2.5%
Llanelli	4	1.9%
Arall	27	13.5%

C5. I ba orsaf ydych chi'n teithio amlaf?

Gorsaf Gyrchfan	Teithwyr	Canran
Caerdydd	230	44.4%
Abertawe	87	16.8%
Llundain	87	16.8%
Caerfyrddin	22	4.2%
Bryste	10	1.9%
Castell-nedd	9	1.7%
Dinbych-y-pysgod	8	1.5%
Pen-y-bont ar Ogwr	6	1.2%
Llanelli	4	0.7%
Arall	55	10.7%



C6. Ar gyfartaledd, pa mor aml ydych chi'n defnyddio'r trên?

	CYFANSWM	CFYRDDIN	CNPT	PENFRO	ATAWE
Dyddiol	3.5%	4.5%	4.5%	1.3%	3.9%
Tair i bedair yr wythnos	3.9%	0.9%	4.5%	2.6%	5.2%
Un i ddwy yr wythnos	11.4%	15.3%	18.2%	3.9%	11.0%
Unwaith i deirgwaith y mis	26.3%	26.1%	18.2%	28.3%	29.0%
Llai nag unwaith y mis	54.8%	52.3%	54.5%	63.8%	51.0%
Byth	0.2%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%

C7. Beth yw eich prif reswm dros ddefnyddio'r trên?

	CYFANSWM	CFYRDDIN	CNPT	PENFRO	ATAWE
Busnes	17.5%	20.4%	10.9%	23.0%	15.9%
Cymudo	15.7%	20.4%	18.5%	9.2%	15.3%
Twristiaeth	1.6%	6.2%	0.0%	0.0%	0.6%
Ymweliadau					
Ysbyty	3.8%	0.9%	4.3%	0.7%	0.0%
Hamdden	61.4%	52.2%	66.3%	67.1%	68.2%

C8. Sut ydych chi'n cyrraedd yr orsaf reilffordd?

Teithio i'r orsaf wreiddiol	CYFAN SWM	CFYRDDI N	CNP T	PENFRO	ATAWE
Car	220	59	32	55	59
Car (rhywun yn eich danfon)	131	29	15	40	40
Bws	46	3	11	5	23
Beic	15	3	2	4	5
Cerdded	135	20	31	45	25
Tacsi	9	1	0	3	5
Arall	1	1	0	0	0

C9a. Ar sail eich profiad o ddefnyddio'r rheilffordd a'r math o siwrneiau rydych chi eisiau eu gwneud, pa opsiynau o blith y canlynol a fyddai'n gwella eich profiad fwyaf? Nodwch yr opsiynau isod yn eu trefn, o'r opsiwn mwyaf ei effaith i'r opsiwn lleiaf ei effaith, gydag 1 yn cyfateb i'r effaith fwyaf a 5 yn cyfateb i'r effaith leiaf. Yng ngorllewin Cymru:

CYFANSWM	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwyawr	77	34	111	23.8%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	26	40	66	14.2%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	23	33	56	12.0%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	15	26	41	8.8%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	47	62	109	23.4%

6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	45	38	83	17.8%
---	----	----	----	-------

SIR GAERFYRDDIN	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwyawr	10	5	15	18.3%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	3	7	10	12.2%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	6	4	10	12.2%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	0	3	3	3.7%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	8	13	21	25.6%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	14	9	23	28.0%

CASTELL-NEDD PORT TALBOT	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwyawr	8	5	13	16.7%

2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	5	8	13	16.7%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	5	2	7	9.0%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	0	3	3	3.8%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	9	17	26	33.3%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	12	4	16	20.5%

SIR BENFRO	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwyawr	44	11	55	35.3%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	2	17	19	12.2%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	7	16	23	14.7%

4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	12	18	30	19.2%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	10	14	24	15.4%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	3	2	5	3.2%

ABERTAWE	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwyawr	12	9	21	17.5%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	12	7	19	15.8%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	2	9	11	9.2%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	1	1	2	1.7%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	18	15	33	27.5%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	15	19	34	28.3%

Teithwyr sy'n defnyddio'r trên o leiaf bob mis	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwywr	36	21	57	25.9%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	14	22	36	16.4%
3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	13	13	26	11.8%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	4	11	15	6.8%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	24	28	52	23.6%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	19	15	34	15.5%

Teithwyr sy'n defnyddio'r trên yn llaina misol	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol amlach (Doc Penfro, Aberdaugleddau, Abergwaun) rhwng gorsafoedd yn y Gorllewin ac Abertawe e.e. bob awr yn lle bob dwywr	40	13	53	23.1%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste drwy Abertawe (Cynyddu amllder i Abertawe hefyd)	11	16	27	11.8%

3ydd Opsiwn (C)) Gwasanaethau uniongyrchol o Aberdaugleddau/Caerfyrddin i gyrchfannau pellter hir newydd e.e. i Gaerdydd a Bryste, gan osgoi Abertawe (Amllder i Abertawe heb ei newid)	8	19	27	11.8%
4ydd Opsiwn (D)) Ymestyn y gwasanaeth dwyffordd dyddiol rhwng Caerfyrddin a Llundain i Hwlfordd neu Aberdaugleddau	11	14	25	10.9%
5ed Opsiwn (E)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	21	31	52	22.7%
6ed Opsiwn (F)) Gorsafoedd lleol newydd ar hyd llinellau rheilffordd presennol e.e. Sanclêr	24	21	45	19.7%

C9b. Ym Mae Abertawe:

CYFANSWM	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol lleol amlach i Abertawe o orsafoedd lleol presennol	55	35	90	24.1%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste	36	36	72	19.3%
3ydd Opsiwn (C)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	17	32	49	13.1%
4ydd Opsiwn (D)) Cyfnewidfa bysiau a threnau well mewn gorsafoedd presennol	22	40	62	16.6%
5ed Opsiwn (E)) Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a newydd	57	44	101	27.0%

SIR GAERFYRDDIN	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol lleol amlach i Abertawe o orsafoedd lleol presennol	12	6	18	26.5%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste	3	7	10	14.7%
3ydd Opsiwn (C)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	0	10	10	14.7%
4ydd Opsiwn (D)) Cyfnewidfa bysiau a threnau well mewn gorsafoedd presennol	6	5	11	16.2%
5ed Opsiwn (E)) Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a newydd	13	6	19	27.9%

Castell-nedd Port Talbot	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiw 1af (A)) Gwasanaethau presennol lleol amlach i Abertawe o orsafoedd lleol presennol	13	6	19	36.5%
2il Opsiw (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste	5	3	8	15.4%
3ydd Opsiw (C)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	1	6	7	13.5%
4ydd Opsiw (D)) Cyfnewidfa bysiau a threnau well mewn gorsafoedd presennol	1	2	3	5.8%
5ed Opsiw (E)) Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a newydd	6	9	15	28.8%

SIR BENFRO	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiw 1af (A)) Gwasanaethau presennol lleol amlach i Abertawe o orsafoedd lleol presennol	12	9	21	15.9%
2il Opsiw (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste	20	10	30	22.7%
3ydd Opsiw (C)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	9	11	20	15.2%
4ydd Opsiw (D)) Cyfnewidfa bysiau a threnau well mewn gorsafoedd presennol	9	22	31	23.5%
5ed Opsiw (E)) Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a newydd	16	14	30	22.7%

ABERTAWE	1af	2il	Gyda'i gilydd	Canran
Opsiwn 1af (A)) Gwasanaethau presennol lleol amlach i Abertawe o orsafoedd lleol presennol	12	9	21	23.9%
2il Opsiwn (B)) Gwasanaethau uniongyrchol o Abertawe i gyrchfannau pellter hir na wasanaethir ar hyn o bryd e.e. Temple Meads Bryste	5	15	20	22.7%
3ydd Opsiwn (C)) Gwella cyfleusterau mewn gorsafoedd presennol	6	4	10	11.4%
4ydd Opsiwn (D)) Cyfnewidfa bysiau a threnau well mewn gorsafoedd presennol	3	9	12	13.6%
5ed Opsiwn (E)) Gwasanaethau metro newydd bob 30 munud i orsafoedd presennol a newydd	18	7	25	28.4%

C10. O'r opsiynau a restrir isod, beth yw'r pum opsiwn sydd bwysicaf yn eich barn chi? Dewiswch bump yn unig.

Isod mae cyfanswm y cyfrifiadau, gyda'r gwahanol newidynnau ar y brig, a faint o bobl a ddewisodd bob opsiwn, ynghyd â pha mor uchel y cafodd yr opsiwn ei graddio.

CYFANSWM	1af	2il	3ydd	4ydd	5ed	Cyfanswm	Caran
C10.1. Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)	22	29	26	20	25	122	6.3%
C10.2. Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru Ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr	13	25	15	19	27	99	5.1%
C10.3. Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd cyfredol 1 trên y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain I Aberdaugleddau neu Hwlffordd i ddarparu un trên y dydd	11	16	27	12	13	79	4.1%
C10.4. Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr	6	13	18	16	16	69	3.5%
C10.5. Opsiwn 6: Adolygiad o gyflymder llinell 30 34 34 17 13 128 6.6% rhwng Caerdydd a gorllewin Cymru i ddarparu amseroedd teithio cyflymach	30	34	34	17	13	128	6.6%
C10.6. Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach	27	35	14	27	19	122	6.3%

C10.7. Opsiwn 7: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	9	11	10	15	6	51	2.6%
C10.8. Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	11	10	11	11	16	59	3.0%
C10.9. Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	17	12	7	14	5	55	2.8%
C10.10. Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr	31	7	7	8	12	65	3.3%
C10.11. Opsiwn 27: Gwasanaeth ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr i roi gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol	2	5	3	4	7	21	1.1%
C10.12. Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri.	11	19	16	14	11	71	3.7%
C10.13. Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr	2	4	9	5	6	26	1.3%
C10.14. Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin	8	4	11	6	4	33	1.7%
C10.15. Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn	2	3	1	5	4	15	0.8%
C10.16. Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf	1	3	4	8	5	21	1.1%
C10.17. Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli	4	8	6	7	2	27	1.4%
C10.18. Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd	5	15	16	6	6	48	2.5%
C10.19. Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau	23	7	7	6	13	56	2.9%

C10.20. Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiynau 22, 23 a 24A-D)	87	13	7	6	8	121	6.2%
C10.21. Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiwn 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd	12	10	13	10	14	59	3.0%
C10.22. Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio	9	15	20	5	6	55	2.8%
C10.23. Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)	59	6	6	10	4	85	4.4%
C10.24. Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)	9	12	12	4	7	44	2.3%
C10.25. Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud pob gorsaf)	15	8	8	11	8	50	2.6%
C10.26. Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws Bae'r Brifysgol (fel gweithrediadau Tram-Trên)	33	18	22	16	10	99	5.1%
C10.27. Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)	31	26	20	12	12	101	5.2%
C10.28. Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).	34	15	32	26	57	164	8.4%

SIR GAERFYRDDIN	1af	2il	3ydd	4ydd	5ed	Cyfanswm2	Caran
C10.1. Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)	4	4	2	2	6	18	4.6%
C10.2. Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru Ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr	0	5	2	4	0	11	2.8%
C10.3. Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd cyfredol 1 trêrn y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain I Aberdaugleddau neu Hwlfordd i ddarparu un trêrn y dydd	0	2	3	2	3	10	2.6%
C10.4. Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr	1	0	1	3	0	5	1.3%
C10.5. Opsiwn 6: Adolygiad o gyflymder llinell 30 34 34 17 13 128 6.6% rhwng Caerdydd a gorllewin Cymru i ddarparu amseroedd teithio cyflymach	6	3	7	4	3	23	5.9%
C10.6. Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach	7	5	5	4	2	23	5.9%
C10.7. Opsiwn 7: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	1	0	0	2	1	4	1.0%

C10.8. Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	0	2	2	4	2	10	2.6%
C10.9. Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	1	2	3	3	0	9	2.3%
C10.10. Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr	2	0	2	1	3	8	2.0%
C10.11. Opsiwn 27: Gwasanaeth ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr i roi gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol	0	1	1	0	2	4	1.0%
C10.12. Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri.	3	10	3	6	2	24	6.1%
C10.13. Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr	1	1	3	2	0	7	1.8%
C10.14. Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin	0	2	5	2	2	11	2.8%
C10.15. Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn	1	1	0	1	3	6	1.5%
C10.16. Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf	0	0	0	2	1	3	0.8%
C10.17. Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli	3	4	2	3	1	13	3.3%
C10.18. Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd	0	3	4	1	3	11	2.8%
C10.19. Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau	0	0	2	0	2	4	1.0%
C10.20. Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiyau 22, 23 a 24A-D)	3	4	1	1	0	9	2.3%

C10.21. Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiwn 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd	1	1	3	2	3	10	2.6%
C10.22. Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio	2	10	5	1	2	20	5.1%
C10.23. Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)	56	1	0	2	2	61	15.6%
C10.24. Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)	1	0	2	0	2	5	1.3%
C10.25. Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud pob gorsaf)	0	0	1	0	3	4	1.0%
C10.26. Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws Bae'r Brifysgol (fel gweithrediadau Tram-Trên)	5	5	4	2	3	19	4.9%
C10.27. Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)	6	7	5	4	0	22	5.6%
C10.28. Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).	7	2	7	8	13	37	9.5%

CASTELL-NEDD PORT TALBOT	1af	2il	3ydd	4ydd	5ed	Cyfanswm2	Caran
C10.1. Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)	4	1	4	4	6	19	6.1%
C10.2. Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru Ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr	1	2	3	2	5	13	4.2%
C10.3. Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd cyfredol 1 trên y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain I Aberdaugleddau neu Hwlfordd i ddarparu un trên y dydd	0	0	1	2	1	4	1.3%
C10.4. Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr	1	0	1	2	2	6	1.9%
C10.5. Opsiwn 6: Adolygiad o gyflymder llinell 30 34 34 17 13 128 6.6% rhwng Caerdydd a gorllewin Cymru i ddarparu amseroedd teithio cyflymach	0	6	0	2	4	12	3.9%
C10.6. Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach	5	4	1	6	1	17	5.5%
C10.7. Opsiwn 7: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	0	0	0	1	0	1	0.3%

C10.8. Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	1	0	1	0	0	2	0.6%
C10.9. Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	0	1	0	1	0	2	0.6%
C10.10. Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr	0	0	2	2	0	4	1.3%
C10.11. Opsiwn 27: Gwasanaeth ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr i roi gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol	1	1	0	0	2	4	1.3%
C10.12. Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri.	1	0	4	1	1	7	2.3%
C10.13. Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr	0	1	1	0	1	3	1.0%
C10.14. Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin	0	0	0	1	0	1	0.3%
C10.15. Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn	0	0	0	0	1	1	0.3%
C10.16. Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf	0	1	1	1	0	3	1.0%
C10.17. Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli	0	1	2	0	0	3	1.0%
C10.18. Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd	4	6	8	3	1	22	7.1%
C10.19. Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau	0	0	1	2	3	6	1.9%
C10.20. Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiynau 22, 23 a 24A-D)	11	3	1	3	2	20	6.5%

C10.21. Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiwn 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd	0	1	1	1	1	4	1.3%
C10.22. Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio	0	1	3	0	1	5	1.6%
C10.23. Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)	0	2	2	0	0	4	1.3%
C10.24. Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)	7	8	4	1	1	21	6.8%
C10.25. Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud pob gorsaf)	15	5	4	3	2	29	9.4%
C10.26. Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws Bae'r Brifysgol (fel gweithrediadau Tram-Trên)	12	4	8	6	2	32	10.4%
C10.27. Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)	6	6	4	2	6	24	7.8%
C10.28. Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).	15	5	7	5	8	40	12.9%

SIR BENFRO	1af	2il	3ydd	4ydd	5ed	Cyfanswm2	Caran
C10.1. Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)	4	13	10	6	7	40	6.9%
C10.2. Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru Ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr	9	10	6	9	9	43	7.5%
C10.3. Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd cyfredol 1 trêrn y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain l Aberdaugleddau neu Hwlfordd i ddarparu un trêrn y dydd	11	12	17	4	6	50	8.7%
C10.4. Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr	1	8	12	8	6	35	6.1%
C10.5. Opsiwn 6: Adolygiad o gyflymder llinell 30 34 34 17 13 128 6.6% rhwng Caerdydd a gorllewin Cymru i ddarparu amseroedd teithio cyflymach	21	15	16	7	2	61	10.6%
C10.6. Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach	3	9	1	4	10	27	4.7%
C10.7. Opsiwn 7: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	6	7	7	10	4	34	5.9%

C10.8. Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	8	4	5	6	10	33	5.7%
C10.9. Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	15	7	3	5	3	33	5.7%
C10.10. Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr	23	4	2	3	7	39	6.8%
C10.11. Opsiwn 27: Gwasanaeth ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr i roi gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol	1	1	0	1	1	4	0.7%
C10.12. Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri.	3	2	2	2	2	11	1.9%
C10.13. Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr	1	2	2	2	3	10	1.7%
C10.14. Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin	6	1	6	2	1	16	2.8%
C10.15. Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn	0	2	0	2	0	4	0.7%
C10.16. Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf	1	1	2	5	2	11	1.9%
C10.17. Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli	0	1	0	1	1	3	0.5%
C10.18. Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd	0	0	1	2	1	4	0.7%
C10.19. Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau	23	5	1	2	5	36	6.3%
C10.20. Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiynau 22, 23 a 24A-D)	0	2	2	1	3	8	1.4%

C10.21. Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiwn 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd	1	0	1	0	3	5	0.9%
C10.22. Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio	1	1	6	2	0	10	1.7%
C10.23. Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)	1	1	0	3	2	7	1.2%
C10.24. Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)	0	0	0	1	0	1	0.2%
C10.25. Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud pob gorsaf)	0	1	0	3	1	5	0.9%
C10.26. Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws Bae'r Brifysgol (fel gweithrediadau Tram-Trên)	3	1	3	0	0	7	1.2%
C10.27. Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)	1	1	2	2	3	9	1.6%
C10.28. Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).	1	4	8	2	15	30	5.2%

ABERTAWE	1af	2il	3ydd	4ydd	5ed	Cyfanswm2	Caran
C10.1. Opsiwn 1: Paddington Llundain i Abertawe bob 30 munud trwy'r dydd (gwasanaeth bob hanner awr)	7	8	9	7	5	36	7.0%
C10.2. Opsiwn 2: Gwasanaeth Cyflym Gorllewin Cymru Ymestyn gwasanaethau Taunton/TM Bryste i Gaerfyrddin neu Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob awr	2	6	2	3	12	25	4.8%
C10.3. Opsiwn 3: Ymestyn gwasanaeth dwyffordd cyfredol 1 trên y dydd GWR rhwng Caerfyrddin a Llundain l Aberdaugleddau neu Hwlffordd i ddarparu un trên y dydd	0	2	4	1	2	9	1.7%
C10.4. Opsiwn 4: Aberdaugleddau i Parkway Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr Bryste neu Temple Meads Bryste er mwyn darparu gwasanaeth uniongyrchol bob dwyawr	1	3	2	3	4	13	2.5%
C10.5. Opsiwn 6: Adolygiad o gyflymder llinell 30 34 34 17 13 128 6.6% rhwng Caerdydd a gorllewin Cymru i ddarparu amseroedd teithio cyflymach	2	6	9	3	3	23	4.4%
C10.6. Opsiwn 26: Trydaneiddio Metro Bae Abertawe (Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru?)/Gwasanaethau Ehangach i gefnogi datgarboneiddio a theithiau cyflymach	9	16	4	8	3	40	7.7%
C10.7. Opsiwn 7: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin ac Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	1	1	2	0	1	5	1.0%

C10.8. Opsiwn 8: Ymestyn y gwasanaeth rhwng Manceinion a Chaerfyrddin i Aberdaugleddau er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	0	2	0	1	2	5	1.0%
C10.9. Opsiwn 9: Gwasanaeth newydd rhwng Abertawe/Caerfyrddin a Doc Penfro er mwyn darparu gwasanaeth bob awr	1	2	1	3	1	8	1.5%
C10.10. Opsiwn 11: Ad-drefnu gwasanaethau Abertawe i Borthladd Abergwaun er mwyn cael gwasanaeth rheolaidd bob dwyawr	3	2	0	0	1	6	1.2%
C10.11. Opsiwn 27: Gwasanaeth ychwanegol rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr i roi gwasanaeth stopio bob awr yn gyffredinol	0	1	1	2	1	5	1.0%
C10.12. Opsiwn 28: Gwasanaethau Calon Cymru ychwanegol er mwyn darparu cyfanswm o saith trên y dydd rhwng Abertawe a Llanymddyfri.	2	6	5	5	4	22	4.3%
C10.13. Opsiwn 21: Gorsaf newydd yn Sanclêr	0	0	2	1	1	4	0.8%
C10.14. Opsiwn 25A: Gwelliannau yng ngorsaf Caerfyrddin	0	0	0	1	1	2	0.4%
C10.15. Opsiwn 25B: Gwelliannau yng ngorsaf Pen-bre a Phorth Tywyn	1	0	1	2	0	4	0.8%
C10.16. Opsiwn 25C: Gwelliannau yng ngorsaf Hendy-gwyn ar Daf	0	0	1	0	2	3	0.6%
C10.17. Opsiwn 25D: Gwelliannau yng ngorsaf Llanelli	1	2	2	3	0	8	1.5%
C10.18. Opsiwn 25E: Gwelliannau yng ngorsaf Castell-nedd	0	6	3	0	1	10	1.9%
C10.19. Opsiwn 25F: Gwelliannau yng ngorsaf Aberdaugleddau	0	1	2	2	3	8	1.5%
C10.20. Opsiwn 12: Abertawe – Pontarddulais trwy Gastell-nedd a Llinell Ardal Abertawe (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys: (Opsiynau 22, 23 a 24A-D)	73	4	3	1	3	84	16.2%

C10.21. Opsiwn 13: Abertawe i Ben-bre a Phorth Tywyn (bob 30 munud, pob gorsaf) yn cynnwys (Opsiwn 24E) Gorsaf Newydd: Y Cocyd	9	7	6	4	6	32	6.2%
C10.22. Opsiwn 14: Cyswllt byr ychwanegol yng Nghyffordd Llandeilo (gan osgoi troi'n ôl yn Llanelli ar gyfer gwasanaethau llinell Calon Cymru) er mwyn lleihau amseroedd teithio	5	2	4	1	3	15	2.9%
C10.23. Opsiwn 15: Llwybr Metro Newydd rhwng Rhydaman a Gwauncaegurwen (bob 30 munud, pob gorsaf)	1	2	3	4	0	10	1.9%
C10.24. Opsiwn 16: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd ac Onllwyn (bob 30 munud, pob gorsaf)	0	2	5	1	2	10	1.9%
C10.25. Opsiwn 17: Llwybr Metro Newydd rhwng Castell-nedd a Chwm-gwrach (bob 30 munud pob gorsaf)	0	1	3	4	2	10	1.9%
C10.26. Opsiwn 18: Llwybr Metro Newydd Castell-nedd/Llandarcy - Canol Dinas Abertawe drwy Ddociau Abertawe a Champws Bae'r Brifysgol (fel gweithrediadau Tram-Trên)	11	8	6	7	3	35	6.8%
C10.27. Opsiwn 19: Llwybr Metro Newydd rhwng Abertawe a Chlydach (bob 30 munud, pob gorsaf)	18	9	6	4	3	40	7.7%
C10.28. Opsiwn 20: Cysylltiad Hirwaun (Cwm-gwrach i Hirwaun).	1	4	10	11	19	45	8.7%