



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Rhif: WG47304

Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Ymgynghoriad Cyhoeddus: Canlyniadau a Dadansoddiad

Gwelliannau ar gyfer Teithio Llesol a Bysiau ar yr A48 Caerdydd i
Gasnewydd/Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88)

Mawrth 2023

Gwelliannau ar gyfer Teithio Llesol a Bysiau ar yr A48 Caerdydd i Gasnewydd/Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88)

Ymgynghoriad Cyhoeddus: Canlyniadau a Dadansoddiad

Mawrth 2023



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES



Cofnod Dyroddi ac Adolygu

Adolygiad	Dyddiad	Awdur Gwreiddiol	Gwiriwr	Cymeradwywr	Disgrifiad
B	Mai 2022	Katie Allister, Cogitamus	Mark Walker, Cogitamus	Neil Taylor Mott MacDonald	Adroddiad Crynodeb ar Ganlyniadau i Ymgynghoriad Cyhoeddus
C	Mawrth 2023	Katie Allister, Cogitamus	Mark Walker, Cogitamus	Neil Taylor Mott MacDonald	Adroddiad Crynodeb ar Ganlyniadau i Ymgynghoriad Cyhoeddus

1. Y Prif Bwyntiau yn y Crynodeb o Ymatebion	4
2. Cefndir	5
Trosolwg ar y prosiect	5
Pwrpas yr adroddiad	6
3. Methodoleg	7
Y dull a'r sail resymegol a ddewiswyd	7
4. Ymateb i'r Opsiynau yn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ar gyfer yr A48	10
A48 Opsiwn 1	11
A48 Opsiwn 2	14
A48 Opsiwn 3	18
5. Ymateb i'r Opsiynau yn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ar gyfer Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88)	22
NCN88 Opsiwn 1	22
NCN88 Opsiwn 2	26
NCN88 Opsiwn 3	29
6. Cyfraddau ymateb a phroffiliau demograffig	33
Ardal breswyl	33
Prif ddull teithio, amllder a pherchnogaeth ar geir	34
Rhywedd	36
Ethnigrwydd	36
Oed	37
Anabledd	38
7. Casgliad a'r camau nesaf	39

1. Y Prif Bwyntiau yn y Crynodeb o Ymatebion i'r Ymgynghoriad Cyhoeddus ar Welliannau ar gyfer Teithio Llesol a Bysiau ar yr A48 Caerdydd i Gasnewydd / NCN88

- Cafwyd cyfradd ymateb uchel: 1722 o ymatebion
- Mynegwyd y gefnogaeth fwyaf i Opsiwn 1 ar gyfer cynllun yr A48 a hwn hefyd oedd yn denu'r lefel isaf o wrthwynebiad. Yr opsiwn hwn oedd yn galw am ailddyrrannu'r gofod ffyrdd lleiaf oddi wrth geir o gymharu ag Opsiynau 2 a 3
- Roedd yr holl opsiynau yr ymgynghorwyd arnynt ar gyfer Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88) wedi denu mwy o gefnogaeth nag o wrthwynebiad
- Opsiwn 3 – yr ymyriad mwyaf cynhwysfawr – ar gyfer NCN88 a ddenodd y gefnogaeth fwyaf (38%) a'r gwrthwynebiad cydradd leiaf (24%)
- Mae 45% o ymatebwyr yn teithio mewn ceir fel arfer rhwng Caerdydd a Chasnewydd; 9% mewn trenau; 7% ar gefn beic, 6% mewn bysiau, 1% ar gefn moped/beic modur; a 0.2% ar droed
- Roedd 63% o'r holl ymatebwyr wedi nodi eu man preswyllo: mae cod post CF gan 42% (Caerdydd a'r awdurdodau lleol cyfagos), cod post NP gan 20% (Casnewydd a'r awdurdodau lleol cyfagos) ac mae 1% sydd heb CF nac NP yn god post.
- O'r 69% a atebodd y cwestiwn am rywedd, cafwyd mwy na dwywaith nifer yr ymatebion gan ddynion (43%) na menywod (21%). Roedd ychydig llai nag 1% heb nodi eu bod yn wrywod neu'n fenywod, ac roedd 4% wedi dewis peidio â dweud.
- Roedd 59% o'r holl ymatebwyr wedi nodi eu bod yn wyn Prydeinig, roedd 0.5% yn Wyddelig ac roedd 6% o gefndir ethnig lleiafrifol
- Gwelwyd proffil gweddol gytbwys yn yr ymatebion yn y rhan fwyaf o segmentau oedran a'r grwpiau ieuengaf a hynaf a oedd â'r gynrychiolaeth leiaf
- Roedd 8% o'r holl ymatebwyr wedi nodi eu bod yn anabl
- Mae 7% o'r holl ymatebwyr heb fynediad at gar

2. Cefndir

Trosolwg ar y prosiect

Mae Llywodraeth Cymru wedi gosod y dasg i Trafnidiaeth Cymru o gynllunio a darparu system drafnidiaeth sy'n gweithio i bawb.

Yn rhan o'r rhaglen drawsnewid hon, mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi sefydlu Uned Gyflawni Burns i gyflawni argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru.

Drwy gydweithio â Chyngor Dinas Casnewydd a Chyngor Caerdydd, mae argymhelliad yn cael ei roi ar waith i gydgyllunio a chyd-ddarparu seilwaith newydd ar gyfer cerdded, beicio a bysiau ar yr A48 ac ar Lwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88) rhwng Caerdydd a Chasnewydd.



Ffigur 1: Argraff arlunydd o Orsaf Gorllewin Casnewydd: gorsaf newydd arall sydd wedi'i hargymell gan Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

Mae teithio rhwng Caerdydd a Chasnewydd yn goridor trafnidiaeth allweddol yn Ne-ddwyrain Cymru, ond mae'r opsiynau ar gyfer teithio cynaliadwy yn gyfyngedig. Ar hyn o bryd, mae'r cyfleusterau ar gyfer bysiau a cherddwyr ar yr A48 yn wael ac nid oes darpariaeth ar gyfer beicwyr, er ei bod yn cysylltu â chanolfannau cyflogaeth pwysig. Mae NCN88 yn dawelach o lawer, ond mae rhai rhannau sydd heb eu palmantu, sy'n anuniongyrchol neu'n ddarostyngedig i'r terfyn cyflymder cenedlaethol yn unig.

O gael y seilwaith priodol, bydd cyfle i wneud siwrneiau rhwng gogledd-ddwyrain Caerdydd a gorllewin Casnewydd mewn bus neu ar gefn beic yn lle mewn ceir. Yn ogystal â gwella mynediad at safleoedd cyflogaeth pwysig, byddai hyn yn cyfrannu hefyd at greu system drafnidiaeth fwy cynaliadwy.

Pwrpas yr adroddiad hwn

Pwrpas yr adroddiad hwn yw cyflwyno canlyniadau'r ymgynghoriad cyhoeddus ar gyfer y prosiect a gynhaliwyd dros gyfnod o 6 wythnos rhwng 1 Chwefror ac 11 Mawrth 2022, yn cynnwys: y sail resymegol dros ymgysylltu; y fethodoleg a ddewiswyd; canlyniadau'r ymgysylltu; a dadansoddiad cysylltiedig.

Rhoddwyd ystyriaeth fanwl gan dîm y prosiect i'r canlyniadau sydd wedi'u dangos yn yr adroddiad hwn ac fe'u defnyddir wrth lunio Adroddiad WeITAG Cam 2 a fydd yn pennu opsiynau dylunio cynllun penodol i'w hystyried ymhellach yng ngweddill Cam 2.

3. Methodoleg

Y dull a'r sail resymegol a ddewiswyd

Barnwyd mai arolwg / holiadur (gweler Atodiad 1) oedd y dull gorau i gasglu manylion y gellir eu mesur, eu cyfrif a'u cymharu am farn y cyhoedd ynghylch y gwahanol opsiynau ar gyfer cynlluniau.

Mae hefyd yn caniatáu mewnbwn mwy personol ac ansoddol er mwyn darparu mewnwleidiad mwy cyfoethog i'r hyn sydd orau gan y cyhoedd ynghylch yr opsiynau neu unrhyw farn berthnasol fwy cyffredinol sydd ganddynt.

Mae hefyd yn hawdd cynnal arolwg / holiadur ar-lein ac roedd hyn, o ystyried yr amgylchiadau iechyd cyhoeddus, wedi dod yn ffordd hollbwysig i ymgysylltu ac ymgynghori.

Darparwyd llyfryn gwybodaeth gyhoeddus hawdd ei ddarllen a'i ddeall ochr yn ochr â'r arolwg / holiadur i ddarparu'r holl wybodaeth berthnasol y byddai ar y defnyddiwr ei hangen i ffurfio barn am y cynllun a'r opsiynau posibl.



Bydd buddsoddi mewn seilwaith cerdded, beicio a bysiau newydd rhwng Caerdydd a Chasnewydd yn ei gwneud yn haws i bobl deithio i'r man lle mae angen iddynt fynd ar gyfer gwaith a hamdden ar hyd a lled De-ddwyrain Cymru, mewn ffordd sy'n gyfeillgar i'r amgylchedd.

Ar gyfer pob llwybr, mae tri opsiwn wedi cael eu datblygu.

- Mae prif nodweddion yr opsiynau ar gyfer yr A48 yn cynnwys:
- Llywyr beiciau dwyffordd rhwng Caerdydd a Chasnewydd (gyda chysylltiadau wedi'u cynllunio ar gyfer y dyfodol i Gaerdydd ac i Gasnewydd)
 - Newidiadau i gyffwrdd er mwyn rhoi blaenoriaeth i fysiau, cerddwyr a beicwyr
 - Llai o lonydd traffig a newidiadau i derfynau cyflymder drwy Gas-bach
- Mae prif nodweddion yr opsiynau ar gyfer yr NCN88 yn cynnwys:
- Darnau newydd o seilwaith beicio a cherdded sy'n fwy syth
 - Mwy o fesurau gwahanu i ffwrdd o draffig ar gyfer cerddwyr, beicwyr a marchogion
 - Gwelliannau i ddiogelwch ar y ffordd ym Maerun
 - Triniaethau Lôn Dawel a newidiadau i derfynau cyflymder yn y darnau traffig cymysg sy'n weddill
 - Mesurau lliniaru amgylcheddol i warchod a gwella cynefinoedd bywyd gwyllt ar Wastadeddau Gwent lle mae'r llwybr yn mynd drwyddo

Er mwyn i chi allu rhoi eich barn ar yr opsiynau hyn, mae'r tudalennau canlynol yn dangos pob un ohonynt yn fanylach. Mae rhestr termau a rhagor o fanylion am sut i gymryd rhan yn yr ymgynghoriad ar gael ar ddiwedd y ddogfen hon.

Crynodeb o Opsiynau: A48

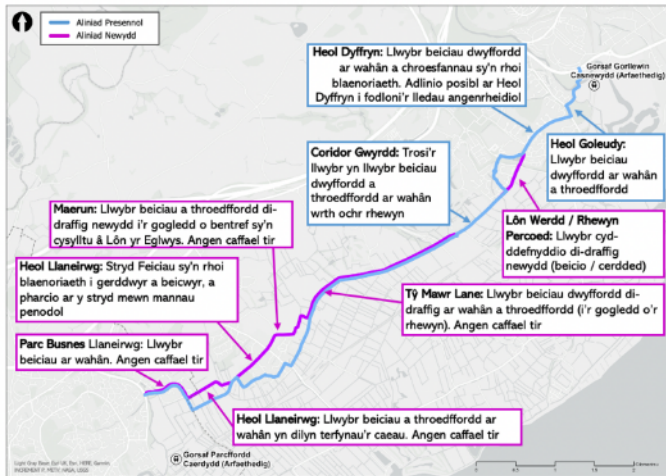
	Beicwyr	Cerddwyr	Defnyddwyr bysiau	Cyffwrdd
Opsiw 1	Llywyr beiciau dwyffordd ar wahân	Darpariaeth croesi ar lefel y ffordd yng Nghas-bach. Gwelliannau cyfyngedig.	Rhai mesurau blaenoriaethu bysiau ychwanegol cyfyngedig	Newidiadau i gyffwrdd Heol Maerun yng Nghas-bach. Cadw'r cychfannau.
Opsiw 2	Llywyr beiciau dwyffordd ar wahân, gyda chroesfannau newydd i feiciau ar gyffwrdd	Fel uchod, ynghyd â throedffyrdd lletach a chyfleusterau croesi gweli	Mesurau blaenoriaethu bysiau ar rai darnau sy'n arwain at gyffwrdd	Addasu cychfannau i greu seilwaith â blaenoriaeth i ddefnyddwyr bysiau a beicwyr
Opsiw 3	Llywyr beiciau dwyffordd ar wahân gyda goleuadau traffig penodol i feicwyr	Fel uchod, ynghyd â chroesfannau a reolir gan oleuadau traffig ar bob cyffwrdd er mwyn sicrhau diogelwch	Mesurau blaenoriaethu bysiau ar bob darn sy'n arwain at gyffwrdd	Cychfannau'n cael eu trosi'n groestfordd a reolir gan oleuadau traffig

Crynodeb o Opsiynau: NCN88

	Profiad Beicwyr a Cherddwyr	Unioniogrchedd y Llwybr
Opsiw 1	Gwelliannau i ddiogelwch a chyffwrdduswydd drwy derfynau cyflymder is, all-wynebu a mesurau gosteque traffig	Adlinio llwybrau rhywfaint ar gyfer beicwyr / cerddwyr fel eu bod yn fwy uniongyrchol
Opsiw 2	Mwy o fesurau gwahanu beicwyr a cherddwyr i ffwrdd o draffig cerbydau nag Opsiw 1	Adlinio llwybrau yn gymedrol ar gyfer beicwyr / cerddwyr fel eu bod yn fwy uniongyrchol
Opsiw 3	Gwahanu beicwyr a cherddwyr yn llystr oddi wrth draffig cerbydau ar hyd y llwybr cyfan	Adlinio llwybrau yn sylweddol ar gyfer beicwyr / cerddwyr fel eu bod yn fwy uniongyrchol

Ffigur 2: Rhan o lyfryn gwybodaeth gyhoeddus y cynllun

Mae'r opsiwn hwn yn gwahanu beicwyr, cerddwyr a thraffig yn llwyr ar hyd llwybr NCN88 i gyd, gyda darnau o aliniad newydd.



Nodweddion Allweddol:

- Llwybr beicio a cherdded ar wahân drwy Dyffryn
- Aliniad syth a newydd ar hyd Rhewyn Percoed drwy Dyffryn
- Llwybr beiciau a cherdded newydd ar wahân ar ochr ogleddol Rhewyn Percoed (gyferbyn â Tŷ Mawr Lane)
- Blaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr drwy Faerun, gyda lle parcio ar y stryd wedi'i gyfyngu i fannau penodol
- Llwybr beicio a cherdded syth a newydd ar wahân i'r gorllewin o Faerun, gan osgoi Heol Llanelwrg
- Llwybr beiciau ar wahân drwy Parc Busnes Llanelwrg

Manteision:

- Trefniadau gwahanu llawn rhwng beicwyr, cerddwyr a thraffig cerbydau
- Aliniadau syth a newydd i feicwyr, gan ielihu amseroedd teithio rhwng Caerdydd a Chasnewydd
- Gwelliannau sylweddol i ddiogelwch ar y ffordd ym Maerun, gyda cherddwyr a beicwyr yn cael blaenoriaeth drwy'r pentref

Anfantelion:

- Effeithiau ar gynfinedd bywyd gwyllt ar Wastadeddau Gwent y mae angen eu hastudio ymhellach ac sy'n debygol o fod angen mesurau lliniaru
- Mae angen caffael tir, a bydd hynny'n cael effaith ar nifer fawr o diroedd ffermio ac eiddo masnachol
- Cost uchel a tharfu i greu'r lledau angenrheidiol ar gyfer gwahanu cerddwyr, beicwyr a thraffig cerbydau yn llwyr



Ffigur 3: Rhan o lyfryn gwybodaeth gyhoeddus y cynllun

COVID-19 a Hygyrchedd

Mae'r set o ddulliau ymgysylltu a ddefnyddir fel arfer gan Trafnidiaeth Cymru i ymgynghori â'r cyhoedd yn cynnwys cymysgedd o ddulliau wyneb yn wyneb, digidol ac ysgrifenedig er mwyn sicrhau amrywiaeth gynhwysol o ddulliau i ddarparu ar gyfer sylfaen eang o anghenion a dewisiadau ac i ymgysylltu'n well â grwpiau anodd eu cyrraedd.

Fodd bynnag, yn ystod y cyfnod o ymgysylltu cyhoeddus, roedd cyfyngiadau iechyd a diogelwch COVID-19 mewn grym a oedd yn atal Trafnidiaeth Cymru rhag cynnal unrhyw ymgysylltu personol fel arolygon wyneb yn wyneb mewn gorsafoedd, gweithdai cymunedol neu arddangosfeydd. Oherwydd hyn, roedd mwy o ddibyniaeth nag arfer ar ddulliau ar-lein.

Er mwyn sicrhau ymwybyddiaeth o'r ymgynghoriad cyhoeddus ar-lein ymysg y grwpiau hynny a all dreulio llai o amser ar sianeli digidol neu rai nad ydynt yn pori'n aml ar y we, hysbysebwyd yn helaeth yn y wasg leol i'w hyrwyddo yn ogystal â gosod hysbysebion awyr agored fel y rheini wrth safleoedd bysiau.

Cynhaliwyd cyfarfod â Phanel Hygyrchedd a Chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru¹ ar 3 Mawrth 2022.

Y brif elfen yn y dull ymgynghori oedd arolwg ar-lein a oedd ar gael ar borth ymgynghori Llywodraeth Cymru. Roedd y porth hefyd yn cynnig cyfle i ddefnyddwyr lawrlwytho'r holiadur a'i ddychwelyd drwy'r e-bost neu argraffu copi caled a'i ddychwelyd drwy'r post.

¹ <https://tfw.wales/info-for/passengers/accessible-travel/accessibility-panel>

Dweud Eich Dweud

Rydym wedi ymwyno i roi llais i bawb yn natblygiad y system drafnidiaeth.

Bydd ymgynghoriad cyhoeddus ar yr Opsiynau ar gyfer Teithio Llesol (cerdded a beicio) a Llwybrau Bysiau rhwng Caerdydd a Chasnewydd yn cael ei gynnal am gyfnod o chwe wythnos, rhwng **1 Chwefror** ac **11 Mawrth 2022**.

Gallwch ymateb drwy lenwi'r arolwg ar-lein sydd ar gael yn <https://llyw.cymru/coridorau-teithio-caerdydd-i-gasnewydd>.

Fel arall, gallwch lwytho'r ffurflen i lawr, ei llenwi a'i hanfon dros e-bost a engagement@tfwwales neu drwy'r post at:

Y Tim Ymgysylltu â Rhanddeiliaid,
Trafnidiaeth Cymru,
3 Llys Cadwyn,
Pontypridd,
CF37 4TH

Diolch ymlaen llaw am eich cefnogaeth. Byddwn yn gofyn am eich barn eto yn y dyfodol, cyn bwrw ymlaen ag unrhyw un o'r cynigion.



Gorsaf Gorllewin Casnewydd (arfaethedig)
Ffynhonnell: Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (2020)



*Ffigur 4: Rhan o lyfryn gwybodaeth gyhoeddus y cynllun (uchod)
Ffigur 5: Hysbyseb am yr ymgynghoriad cyhoeddus mewn safle bws lleol (isod)*

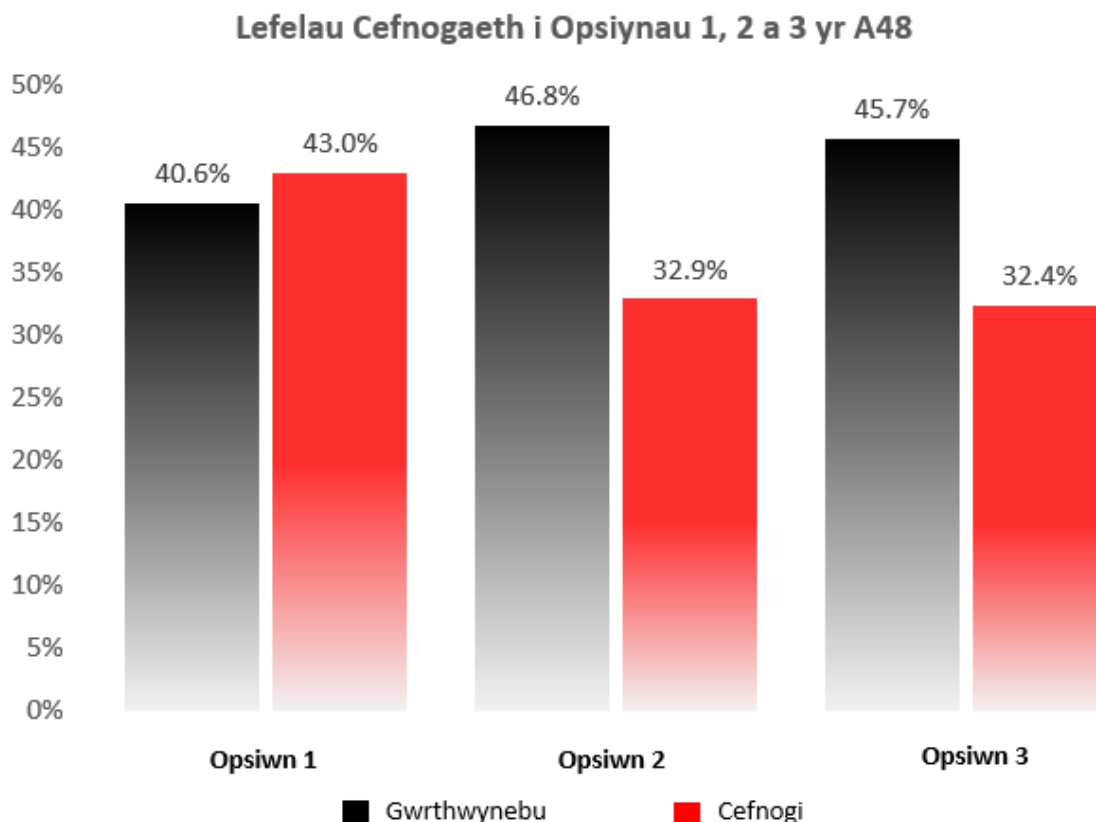


4. Ymateb i'r Opsiynau yn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ar gyfer yr A48

Mae'r adran hon yn cynnwys crynodeb o'r ymatebion a gafwyd i'r ymgynghoriad mewn perthynas â'r tri opsiwn ar gyfer yr A48 drwy gydol cyfnod yr ymgynghoriad cyhoeddus rhwng Chwefror a Mawrth 2022.

Mynegwyd y gefnogaeth fwyaf gan y cyhoedd i Opsiwn 1 yr A48 a hwn hefyd a ddenodd y gwrthwynebiad lleiaf o blith y tri chynnig.

Yr opsiwn hwn oedd yn golygu'r *lleiaf* o ailddyrranu gofod ffyrdd oddi wrth geir, sef yr hyn sydd wedi profi'n amhoblogaidd ymysg y cyhoedd yn y gorffennol. Roedd mwy o wrthwynebiad nag o gefnogaeth i Opsiynau 2 a 3 ar gyfer yr A48 ac mae hyn hefyd yn debygol o ddangos y gwrthwynebiad i'r graddau mwy o ailddyrranu gofod ffyrdd oddi wrth geir a oedd wedi'i grybwyll yn yr adborth ansoddol a ddarparwyd gan nifer o ymatebwyr.



Ffigur 6: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i bob un o'r 3 opsiwn ar gyfer yr A48

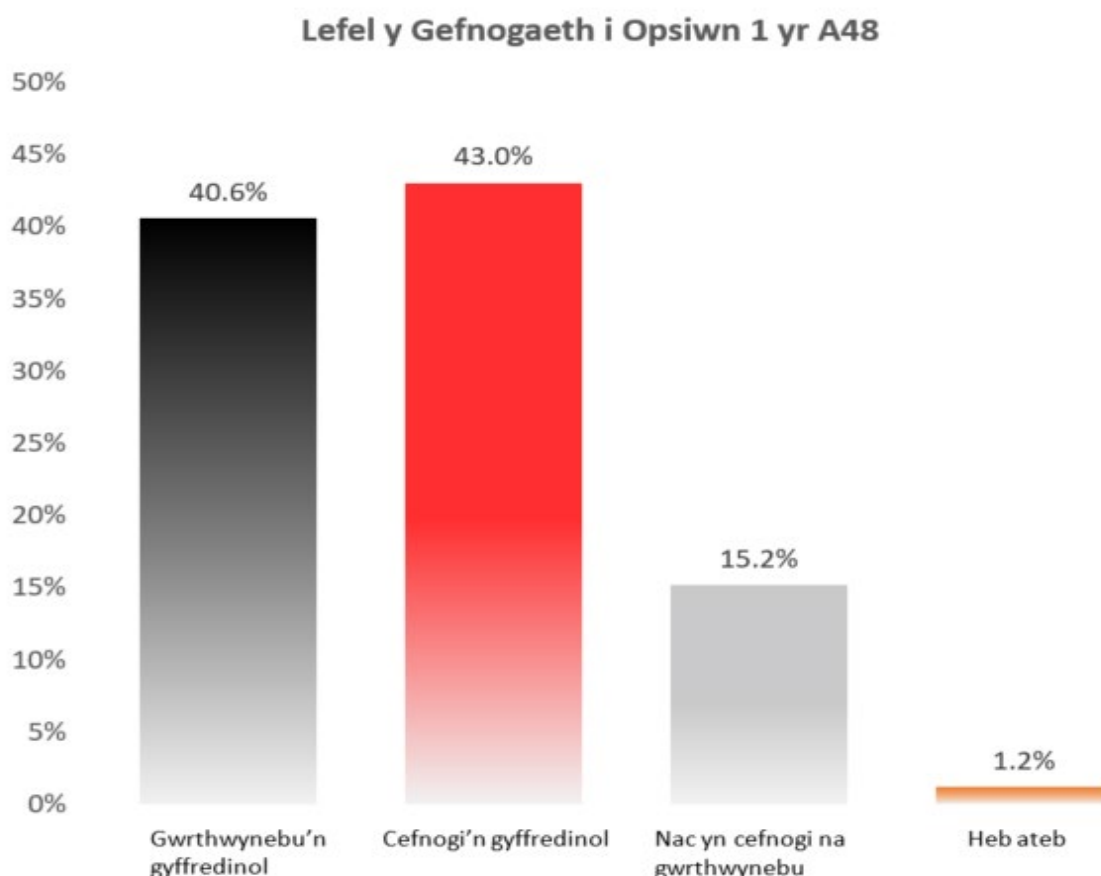
Opsiwn 1 yr A48

Ymatebion meintiol

Roedd 43% o'r holl ymatebwyr yn cefnogi'r mesurau sy'n gysylltiedig ag Opsiwn 1 yr A48 i ddarparu cyfleusterau cerdded a beicio (teithio llesol) newydd, pwrpasol a seilwaith bysiau ar yr A48 rhwng Caerdydd a Chasnewydd, lle mae'n ddichonol gwneud hynny, gan gadw'r capasiti ffyrdd presennol ar gyfer traffig cyffredinol i'r graddau mwyaf posibl. Roedd 41% yn gwrthwynebu'r cynigion hyn.

Hwn oedd yr unig un o'r tri opsiwn ar gyfer yr A48 a ddenodd fwy o gefnogaeth nag o wrthwynebiad.

Roedd 15% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi ac nid oedd gweddill yr ymatebwyr wedi ateb y cwestiwn hwn.



Ffigur 7: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 1 yr A48

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 22% a wrthwynebodd Opsiwn 1 yr A48,

- 6% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 17% a oedd yn ei gefnogi, sef y lefel uchaf o gefnogaeth a ddangoswyd gan yrwyr ceir o blith holl opsiynau'r A48.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 1 yr A48,
- 1% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 4% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 1 yr A48,
- 2% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 2% a oedd yn ei gefnogi.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trêen yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 1 yr A48,
- 1% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 6% a oedd yn ei gefnogi.

Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 513 (43%) yn gwrthwynebu Opsiwn 1 yr A48. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 26% o wrywod,
- 12% o fenywod, a
- 5% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 497 (41%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 1 yr A48, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 27% o wrywod
- 12% o fenywod
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

Gan edrych ar y set ddata gyfan o 1722 o ymatebwyr, roedd dau y cant yn llai yn gwrthwynebu Opsiwn 1 yr A48 nag a oedd yn ei gefnogi (41% a 43% yn y drefn honno). Mewn cyferbyniad â hynny, wrth ddadansoddi dim ond y 1193 o ymatebwyr a ddiffiniodd eu rhywedd, gwelir bod dau y cant yn fwy yn gwrthwynebu Opsiwn 1 yr A48 nag a oedd yn ei gefnogi (43% a 41% yn y drefn honno).

Ymatebion ansoddol

Ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod bron yr un lefel o gefnogaeth ag o wrthwynebiad wedi'i fynegi i Opsiwn 1 yr A48 (43% yn cefnogi a 42% yn gwrthwynebu). Roedd 77% o'r ymatebwyr a wrthwynebodd yr opsiwn hwn wedi cynnwys sylw, sydd yn 32% yn fwy na'r gyfran o sylwadau a gafwyd gan ymatebwyr cefnogol.

O'r 43% o'r holl ymatebwyr a oedd yn *cefnogi* Opsiwn 1 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- ei bod yn hanfodol cael lôn feicio ar wahân (19%)
- bod angen mesurau i atal damweiniau yn cynnwys cadw pont droed Cas-bach (10%)
- y byddai'n llesol cadw'r nifer presennol o lonydd traffig (9%)

O'r 42% o'r holl ymatebwyr a oedd yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y byddai'r newidiadau'n creu mwy o dagfeydd a llygredd (30%)
- nad oedd nifer presennol y beicwyr yn ddigon i gyfiawnhau'r newidiadau a bod y llwybr teithio'n anaddas ar gyfer beicio rheolaidd (y math o dir, tywydd, agosrwydd i draffig) (26%)
- pryderon nad yw'r cynllun yn dangos defnydd da o arian cyhoeddus (14%)

O'r 15% o ymatebwyr nad oeddent yn *gwrthwynebu* nac yn *cefnogi* Opsiwn 1 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod angen gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus hefyd (16%)
- pryderon ynghylch diogelwch ar y ffyrdd, yn enwedig y byddent yn hoffi cadw pont droed Cas-bach (12%)
- pryderon y byddai'r cynigion yn creu mwy o dagfeydd a llygredd (11%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod yr un gyfran o fenywod yn cefnogi Opsiwn 1 yr A48 ag a oedd yn ei wrthwynebu (42%) a bod cyfrannau tebyg iawn o ddynion yn cefnogi'r opsiwn hwn ac yn ei wrthwynebu (44% a 42% yn y drefn honno).

Roedd 149 (42%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i lôn feicio ar wahân a darpariaeth ar gyfer beiciau (16%)
- y dylid cadw blaenoriaeth i gerbydau modur (12%) ac
- y dylid gwella teithio cynaliadwy (7%).

Roedd 148 (42%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y bydd y newidiadau'n achosi tagfeydd (31%)
- pryderon bod beicwyr yn beryglus ar y ffyrdd ac nad oedd eu niferoedd yn ddigon i gyfiawnhau'r newidiadau, a bod y llwybr teithio'n anodd beicio arno oherwydd y graddiant (30%), a
- bod y ddarpariaeth bysiau'n wael, ac nad yw bysiau'n defnyddio'r lonydd bysiau presennol (17%).

Roedd 56 (16%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryderon y bydd y newidiadau'n achosi tagfeydd (11%)
- awydd i weld gwelliant yn y ddarpariaeth bysiau (7%)
- pryder am lygredd cynyddol (7%)
- angen am orsafoedd ychwanegol (7%)
- pryderon am ddiogelwch o ganlyniad i gyflymder traffig a thynnu pont droed Casbach (7%)

Roedd 320 (44%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i lôn feicio ar wahân a darpariaeth ar gyfer beicio (20%)
- y dylid cadw blaenoriaeth i gerbydau modur (7%)
- pryderon ynghylch diogelwch ar y ffyrdd ar gyfer cerddwyr a beicwyr (7%).

Roedd 304 (42%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- y posibilrwydd o gynyddu tagfeydd (22%)
- nad oedd nifer digonol o feicwyr yn defnyddio'r llwybr teithio hwn (16%)
- pryderon nad yw'r cynllun yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (13%).

Roedd 104 (14%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 1 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- awydd i weld gwelliannau yn y ddarpariaeth o drafnidiaeth gyhoeddus – mwy o fysiau, mwy o drenau, gorsafoedd newydd, metro (11%)
- pryderon bod y terfyn cyflymder eisoes yn cael ei dorri a bod rhaid cadw pont droed Casbach yn ei lle (9%)
- pryderon bod yr opsiwn hwn yn golygu colli cyfle i gael gwelliannau mwy sylweddol (9%).

Opsiwn 2 yr A48

Ymatebion meintiol

Roedd 47% o'r holl ymatebwyr yn gwrthwynebu Opsiwn 2 yr A48 a 33% yn cefnogi'r opsiwn hwn sy'n rhoi blaenoriaeth i gyfleusterau cerdded a beicio (teithio llesol) newydd, pwrpasol a seilwaith bysiau ar hyd llwybr yr A48. O gymharu ag Opsiwn 1 yr A48, mae mwy o'r gofod ffyrdd presennol yn cael ei ailddyrranu ar gyfer cerdded a beicio a bysiau gyda newidiadau mwy sylweddol yn y cyffyrdd presennol.

Roedd 11% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi'r opsiwn hwn ac roedd 9% heb ateb y cwestiwn hwn.

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 29% a wrthwynebodd Opsiwn 2 yr A48,

- 4% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 12% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 2 yr A48,
- 1% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

Yr opsiwn hwn, ynghyd ag Opsiwn 3 yr A48, a ddenodd y gefnogaeth gydradd uchaf gan feicwyr.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2.2% a wrthwynebodd Opsiwn 2 yr A48,
- 1.1% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 2.3% a oedd yn ei gefnogi.
- 0.1% a oedd heb ateb y cwestiwn.

Mae'r gwahaniaeth o 0.3% wrth gyfrifo cyfanswm y gwahanol is-adrannau yn y dadansoddiad hwn o ddefnyddwyr bysiau yn ganlyniad i dalgrynnu cyfran yr holl ddefnyddwyr bysiau o 5.7% i 6%.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trê'n yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 2 yr A48,
- 2% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

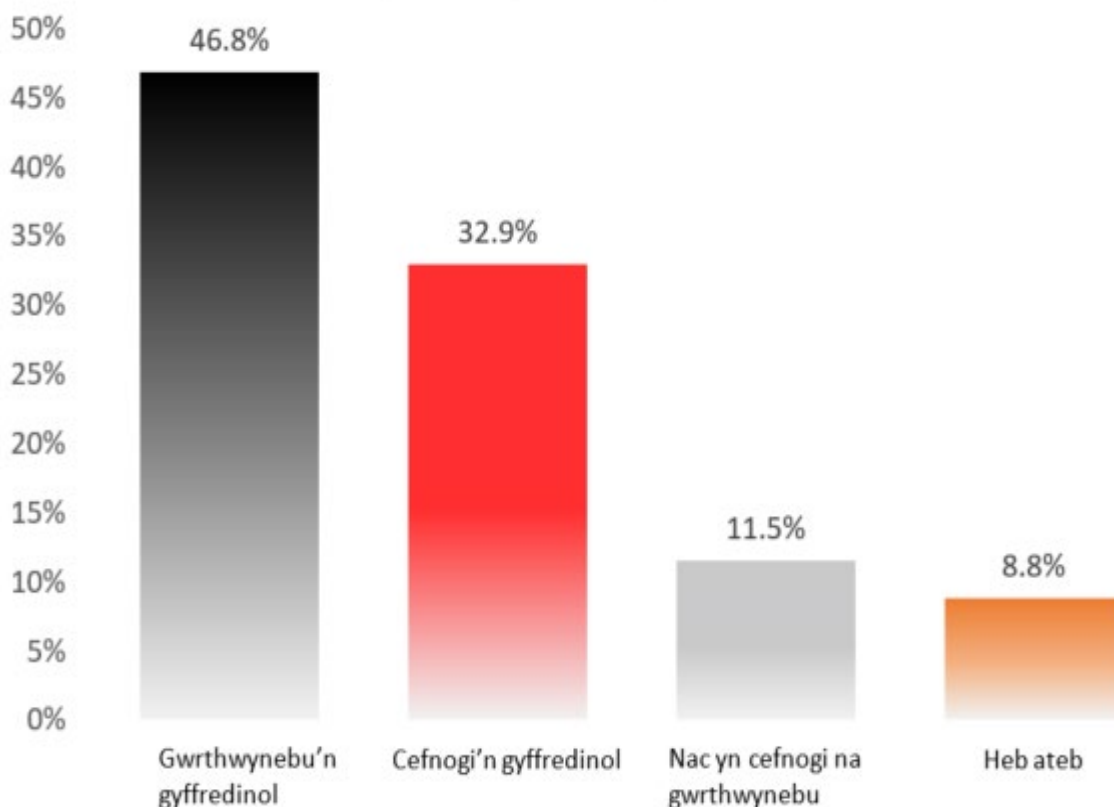
Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 620 (52%) yn gwrthwynebu Opsiwn 2 yr A48. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 30% o wrywod,
- 16% o fenywod, a
- 6% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 420 (35%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 2, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 24% o wrywod
- 9% o fenywod
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud

Lefel y Gefnogaeth i Opsiwn 2 yr A48



Ffigur 8: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 2 yr A48

Ymatebion ansoddol

Ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 14% yn fwy o bobl yn gwrthwynebu Opsiwn 2 yr A48 nag sy'n ei gefnogi (51% yn gwrthwynebu a 37% yn cefnogi).

O'r 37% o'r holl ymatebwyr a oedd yn *cefnogi* Opsiwn 2 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- ei bod yn hanfodol cael llwybr beiciau ar wahân ond bod angen iddo fod yn ddi-dor a heb falurion (o lystyfiant yr hydref) (19%)
- bod angen mesurau diogelwch ffyrdd ychwanegol yn cynnwys mwy o oleuadau traffig a chadw pont droed Cas-bach (7%)

O'r 51% o'r holl ymatebwyr a oedd yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y byddai'r newidiadau'n cynyddu tagfeydd (28%)
- nad oedd nifer presennol y beicwyr yn ddigon i gyfiawnhau'r newidiadau (16%)

- darpariaeth wael o fysiau ac nad yw bysiau'n defnyddio'r lonydd bysiau presennol (10%)

O'r 12% o ymatebwyr *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48, y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod mesurau diogelwch ffyrdd yn bwysig, yn cynnwys cadw pont droed Cas-bach (5%)
- pryderon bod y cynigion yn golygu colli cyfle i wneud mwy (5%)
- pryderon y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd a llygredd (4%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 21% yn fwy o fenywod yn gwrthwynebu Opsiwn 2 yr A48 nag sydd yn ei gefnogi (54% yn gwrthwynebu a 33% yn cefnogi) a bod 10% yn fwy o ddynion yn gwrthwynebu'r opsiwn hwn nag sy'n ei gefnogi (49% yn gwrthwynebu a 39% yn cefnogi).

Roedd 115 (33%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- ei bod yn hanfodol cael lôn feicio ar wahân (28%)
- bod angen gwella gwasanaethau bysiau er mwyn hybu newid mewn dulliau teithio (10%)
- bod angen lleihau'r gofod i geir er mwyn cymell pobl i newid i deithio llesol (3%)
- bod angen rhagor o fesurau diogelwch ar y ffyrdd (3%)

Roedd 191 (54%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y byddai'r newidiadau'n creu mwy o dagfeydd (28%)
- darpariaeth wael o fysiau ac nad yw bysiau'n defnyddio'r lonydd bysiau presennol (18%)
- nad yw nifer presennol y beicwyr yn ddigon i gyfiawnhau'r newidiadau (10%)
- ei bod yn hanfodol cael mesurau diogelwch ffyrdd ychwanegol fel goleuadau traffig, a chadw pont droed Cas-bach (10%)

Roedd 46 (13%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y byddai'r newidiadau'n cynyddu tagfeydd (9%)
- bod angen mesurau diogelwch ffyrdd / mesurau rheoli traffig ychwanegol (9%)

Roedd 285 (39%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- ei bod yn hanfodol cael llwybr beiciau di-dor sydd ar wahân (14%)
- yr angen i gadw pont droed Cas-bach a darparu rhagor o welliannau ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd (8%)
- cefnogaeth gyffredinol i fesurau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus (7%)

Roedd 357 (49%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder y byddai'r newidiadau'n gwaethygu tagfeydd (22%)
- y byddai'n well gwario arian ar ffordd liniaru i'r M4 neu ar atgyweirio/cynnal ffyrdd (12%)
- pryder bod nifer presennol y beicwyr yn annigonol (10%)
- bod y llwybr teithio yn anaddas ar gyfer beicio – y math o dir, y tywydd yng Nghymru, cyflymder y traffig, a diffyg cyfleusterau mewn gweithleoedd ym mhen y daith i gael cawod/newid dillad (9%)

Roedd 83 (12%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 2 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r opsiwn hwn yn gwneud digon i hybu teithio llesol (7%)
- na fyddai budd sylweddol i'r gwasanaeth bysiau (7%)
- bod angen i'r lôn feicio fod yn ddi-dor ac ar wahân (5%)

Opsiwn 3 yr A48

Ymatebion meintiol

Roedd 46% o'r holl ymatebwyr yn gwrthwynebu Opsiwn 3 yr A48 a 32% yn cefnogi'r cynigion i ddarparu newidiadau o lawer math yng nghoridor yr A48 ar ffyrdd cyswllt ac wrth gyffyrdd, yn cynnwys ailadeiladu rhai cyffyrdd yn gyfan gwbl, er mwyn rhoi'r brif flaenoriaeth i fysiau a cherdded a beicio (teithio llesol).

Roedd 9% nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu'r opsiwn hwn ac roedd 13% heb fynegi barn o gwbl.

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 29% a wrthwynebodd Opsiwn 3 yr A48,
- 3% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi,
- 12% a oedd yn ei gefnogi, ac
- 1% a oedd heb roi ateb.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 3 yr A48,
- 1% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 3 yr A48,
- 1% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 3% a oedd yn ei gefnogi.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trê'n yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

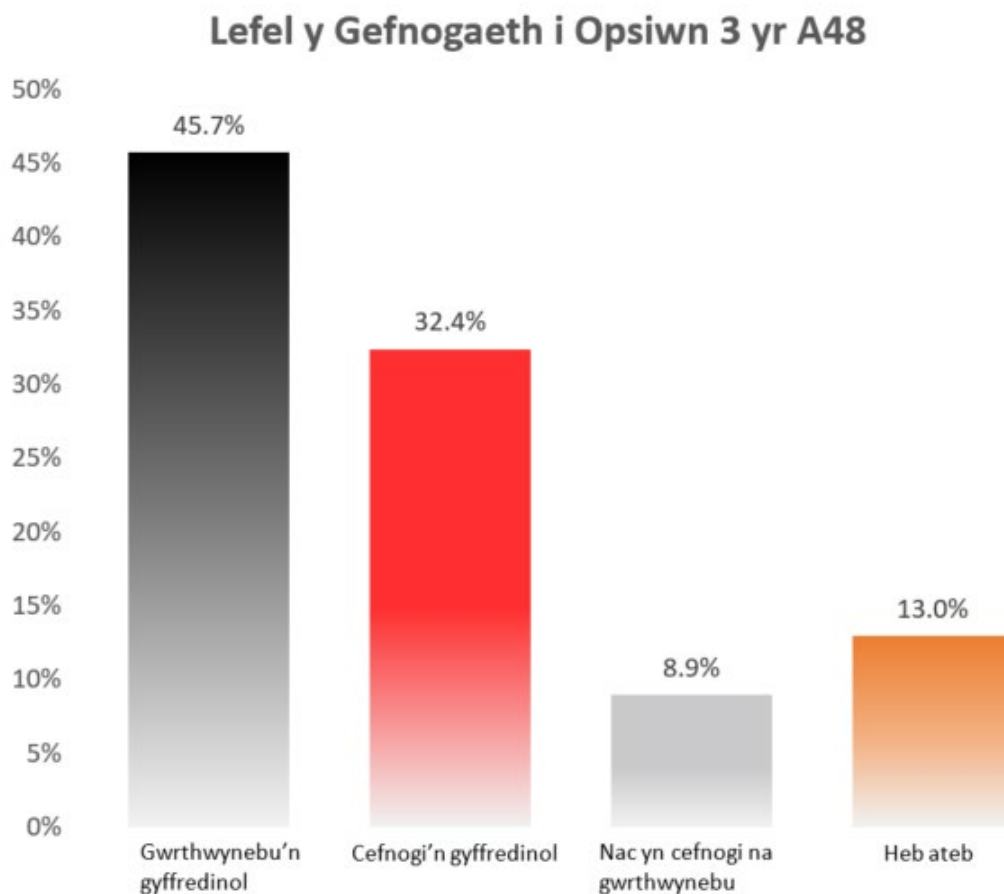
- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 3 yr A48,
- 1% nad oeddent yn ei wrthwynebu nac yn ei gefnogi, a
- 6% a oedd yn ei gefnogi.

Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 620 (52%) yn gwrthwynebu Opsiwn 3 yr A48. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 29% o wrywod,
- 17% o fenywod, a
- 6% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 440 (37%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 3, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 26% o wrywod
- 9% o fenywod
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud



Ffigur 9: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 3 yr A48

Ymatebion ansoddol

Ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 12% yn fwy o bobl yn gwrthwynebu Opsiwn 3 yr A48 nag sy'n ei gefnogi (51% yn gwrthwynebu a 39% yn cefnogi).

Roedd 420 (39%) o ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai lefelau'r flaenoriaeth i feicwyr ac i fysiau a oedd yn cynnig y lefelau diogelwch gorau (32%)
- bod angen mesurau i leihau cyflymder a bod angen cadw pont droed Cas-bach er mwyn diogelwch ar y ffyrdd (6%)
- bod angen gwasanaethau bysiau mwy aml a mwy fforddiadwy (5%)

Roedd 548 (51%) o ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryderon y byddai'r cynigion yn gwaethygu tagfeydd a llygredd (26%)
- pryderon bod nifer presennol y beicwyr yn annigonol a bod y llwybr teithio yn anaddas ar gyfer beicio (y math o dir yn anaddas, y tywydd yng Nghymru, cyflymder traffig, etc) (15%)
- bod y ddarpariaeth o wasanaethau bysiau yn wael ac nad yw bysiau'n aros yn eu lonydd (13%)

Roedd 109 (10%) o ymatebwyr i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad oedd nifer digonol o feicwyr i gyfiawnhau'r gwariant (4%)
- pryderon y byddai'r cynigion yn gwaethygu tagfeydd a llygredd (4%)
- bod angen mesurau i leihau cyflymder a bod angen cadw pont droed Cas-bach er mwyn diogelwch ar y ffyrdd (4%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 24% yn fwy o fenywod yn gwrthwynebu Opsiwn 3 nag sydd yn ei gefnogi (56% yn gwrthwynebu a 32% yn cefnogi) a bod 6% yn fwy o ddynion yn gwrthwynebu'r opsiwn hwn nag sy'n ei gefnogi (48% yn gwrthwynebu a 42% yn cefnogi).

Roedd 113 (32%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i'r flaenoriaeth a'r diogelwch cynyddol a gynigir gan yr opsiwn hwn (27%)
- bod mesurau diogelwch ffyrdd e.e. gostwng y terfyn cyflymder a chadw pont droed Cas-bach, yn hanfodol (9%)
- cefnogaeth i gael goleuadau traffig pwrpasol i feicwyr (6%)
- bod angen darparu mwy o wasanaethau bysiau a'u gwneud yn fwy fforddiadwy (6%)

Roedd 197 (56%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryderon y byddai mwy o dagfeydd o ganlyniad i'r mesurau (24%)
- pryderon am gynnydd mewn llygredd aer a sŵn (9%)
- nad oes cyfiawnhad dros neilltuo gofod ffyrdd ar gyfer bysiau am nad yw gwasanaethau bysiau'n rhedeg yn aml (16%)
- nad oes digon o feicwyr yn defnyddio'r llwybr teithio hwn ac nad yw'r llwybr teithio yn ymarferol (tywydd, y math o dir, cyflymder traffig ar y ffordd gyfagos) er mwyn denu defnyddwyr ychwanegol (16%)
- y dylid cadw pob un o'r pedair lôn draffig (10%)

Roedd 41 (12%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- y byddai'r opsiwn hwn yn hybu teithio llesol (5%)
- pryderon y byddai mwy o dagfeydd o ganlyniad i'r mesurau (5%)
- pryderon am ddiogelwch ar y ffyrdd: byddai 5% yn hoffi gweld pont droed Cas-bach yn aros yn ei lle, ac roedd 5% ychwanegol yn ansicr a fyddai goleuadau traffig yn gwella diogelwch

Roedd 307 (42%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r opsiwn hwn oedd yn cynnig y flaenoriaeth a'r amddiffyniad mwyaf i fysiau, beicwyr a cherddwyr (34%)
- y bydd angen rhagor o oleuadau traffig a chroesfannau ac y bydd angen gostwng y terfyn cyflymder hefyd (4%)
- bod angen mwy o welliannau i drafndiaeth gyhoeddus (2%)

Roedd 351 (48%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryderon y byddai mwy o dagfeydd o ganlyniad i'r mesurau (18%)
- pryderon nad oes digon o feicwyr ar hyn o bryd i gyfiawnhau'r gwariant ac nad yw'r math o dir yn addas i ddenu beicwyr newydd (14%)
- cred nad oedd y cynllun yn cynnig defnydd da o wariant cyhoeddus (13%)

Roedd 68 (9%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 3 yr A48. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

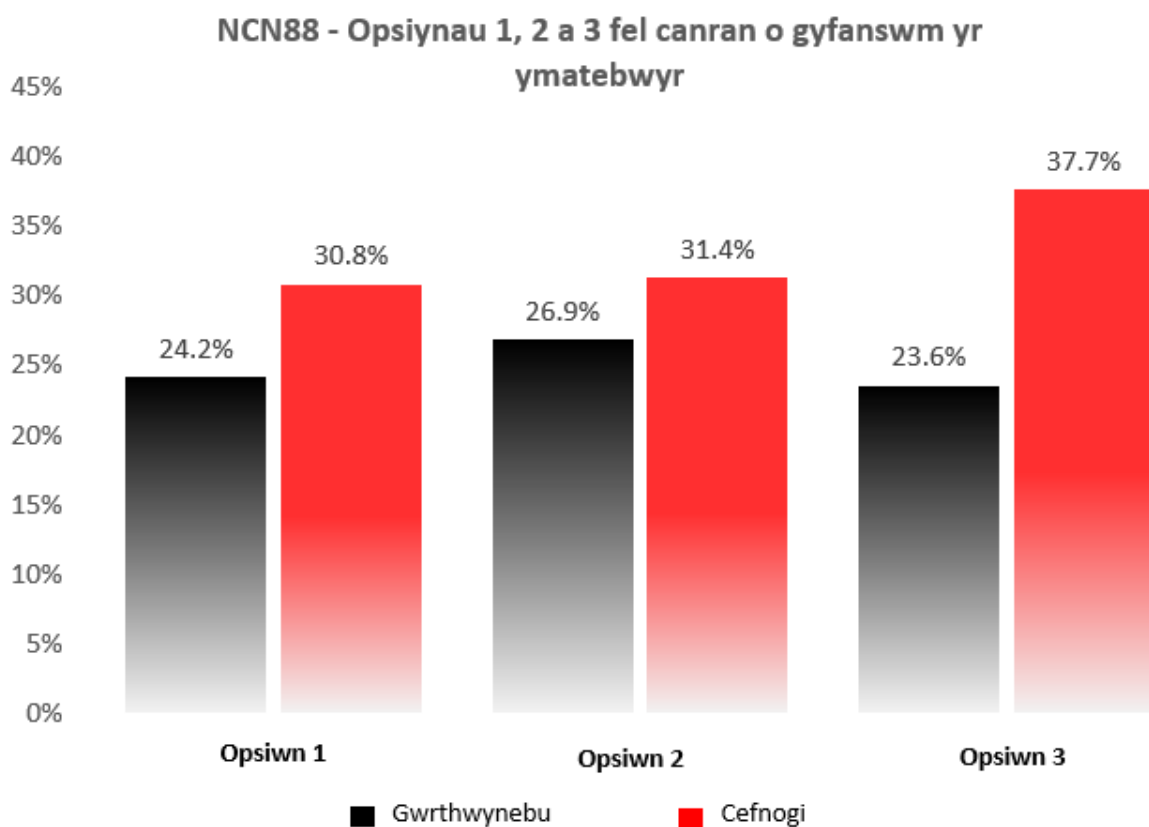
- pryderon nad oes digon o feicwyr ar hyn o bryd i gyfiawnhau'r gwariant ac nad yw'r math o dir yn addas i ddenu beicwyr newydd (4%)
- mai llwybr beiciau ar wahân yw'r opsiwn mwyaf diogel (4%)

1. Ymateb i'r Opsiynau yn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ar gyfer Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88)

Mae'r adran hon yn cynnwys crynodeb o'r ymatebion a gafwyd i'r ymgynghoriad mewn perthynas â'r tri opsiwn ar gyfer NCN88 drwy gydol cyfnod yr ymgynghoriad cyhoeddus rhwng Chwefror a Mawrth 2022.

Cafwyd mwy o gefnogaeth nag o wrthwynebiad i'r holl opsiynau yr ymgynghorwyd arnynt ar gyfer Llwybr 88 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN88).

Opsiwn 3 NCN88 a ddenodd y gefnogaeth fwyaf (38%) a'r gwrthwynebiad lleiaf (24%).



Ffigur 10: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i bob un o'r 3 opsiwn ar gyfer NCN88

Opsion 1 NCN88

Ymatebion meintiol

Roedd 31% o ymatebwyr yn cefnogi Opsion 1 NCN88 a 24% yn gwrthwynebu'r cynigion i uwchraddio llwybr presennol NCN88 rhwng Caerdydd a Chasnewydd, i'r graddau y mae hynny'n ymarferol o fewn y cyfyngiadau ffisegol ac amgylcheddol.

Roedd 20% nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu ac roedd chwarter heb fynegi barn o gwbl.

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 16% a wrthwynebodd Opsiwn 1 NCN88,
- 11% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi,
- 17% a oedd yn ei gefnogi, ac
- 1% a oedd heb roi ateb.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 1 NCN88,
- 2% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 4% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 1 NCN88,
- 3% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 2% a oedd yn ei gefnogi.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trê'n yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

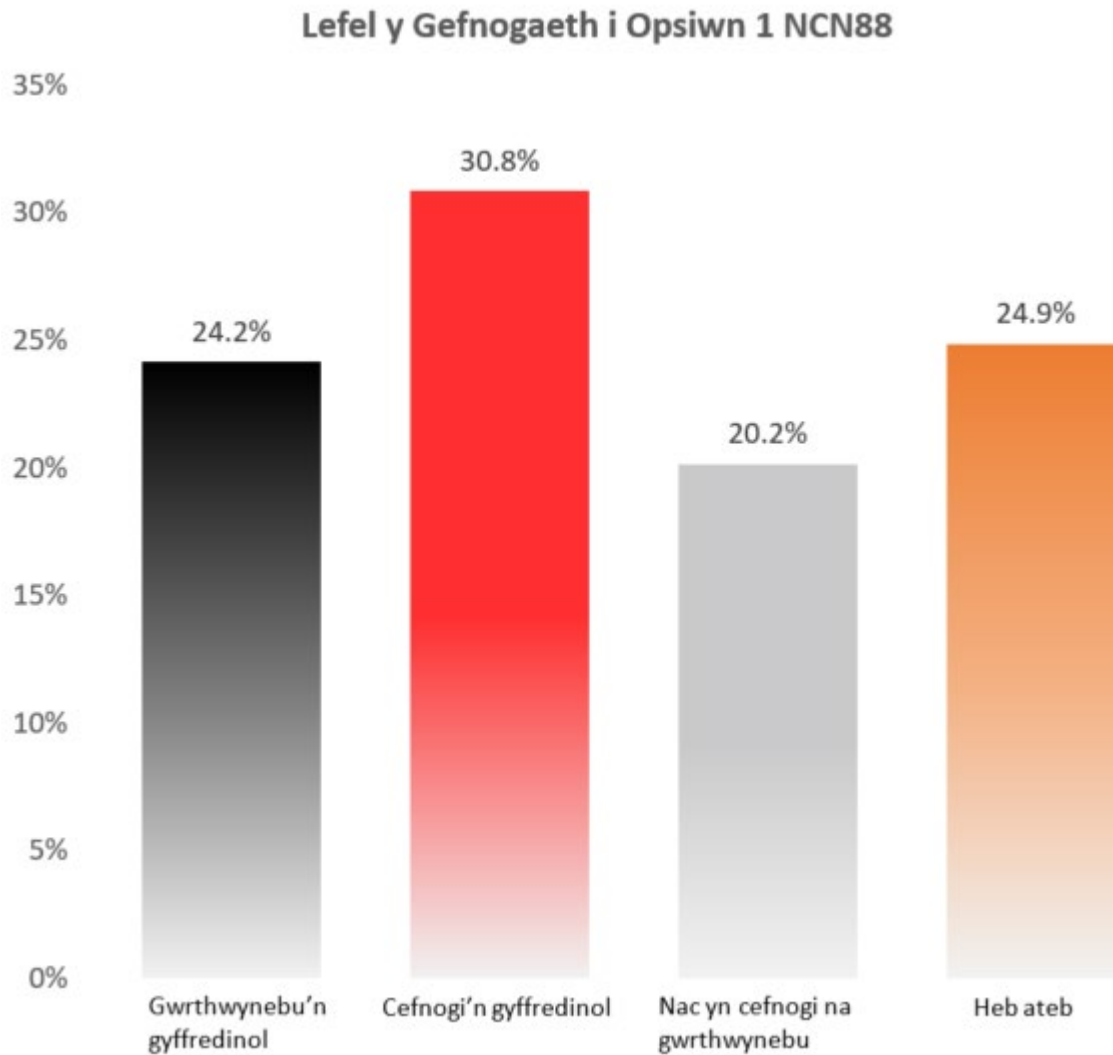
- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 1 NCN88,
- 2% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 363 (30%) yn gwrthwynebu Opsiwn 1 NCN88. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 19% o wrywod,
- 8% o fenywod, a
- 3% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 481 (40%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 1 NCN88, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 26% o wrywod
- 12% o fenywod, a
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.



Ffigur 11: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 1 NCN88

Ymatebion ansoddol

Roedd 450 (42%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- y bydd lefel y gwahanu yn rhoi mwy o hyder ynghylch diogelwch ac yn ei wneud yn llwybr teithio plaserus heb straen (11%)
- y bydd yn bwysig cael mesurau diogelwch ffyrdd (5%)

Roedd 324 (31%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw hyn yn cael ei ystyried yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (10%)
- nad yw'n ddigon diogel am nad oes digon o wahanu (9%)
- pryderon am nifer isel y beicwyr presennol (7%)

Roedd 287 (27%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod gwahanu'n hanfodol (7%)
- nad yw'r opsiwn yn mynd yn ddigon pell (4%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 4% yn fwy o ddynion nag o fenywod yn gwrthwynebu Opsiwn 1 NCN88 a bod lefelau tebyg o gefnogaeth wedi'u dangos gan y ddau rywedd (menywod: 42% a dynion: 43%).

Roedd 143 (42%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod yr opsiwn hwn yn cynnig llwybr teithio mwy diogel oddi wrth draffig (13%)
- bod angen ystyried mesurau ychwanegol ar gyfer y cynigion, er enghraifft, mae angen ailwynebu'r llwybr teithio â tharmac (7%)
- y byddai croeso i fesurau gostegu traffig ar groesfannau (7%)

Roedd 96 (28%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r opsiwn yn cael ei ystyried yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (11%)
- pryder ynghylch nifer annigonol y defnyddwyr presennol, nad yw'r llwybr teithio yn cysylltu â chyrchfannau, y graddiant a'r tywydd yn ei wneud yn anaddas (10%)
- bod angen gwella ffyrdd yn lle hyn (7%)

Roedd 100 (29%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod angen gostwng y terfyn cyflymder (3%)
- nad yw'r opsiwn hwn yn cynnig gwelliannau digonol (2%)
- pryderon am ddiogelwch personol wrth ddefnyddio'r llwybr teithio (2%)

Roedd 307 (43%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i ddarpariaeth ar wahân/oddi ar y ffordd i feicwyr a cherddwyr (11%)
- bod angen mesurau diogelwch ffyrdd e.e. gostwng cyflymder, goleuadau traffig a gwell goleuadau (5%)
- nad yw'r llwybr teithio yn addas ar gyfer cymudo a beicio cyflym (4%) ac mae angen ei ailwynebu, gosod goleuadau arno a chlirio deiliach.

Roedd 228 (32%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r llwybr teithio yn ddigon diogel a bod angen iddo fod ar wahân a chael ei ailwynebu (12%)
- nad yw'r cynigion yn gwneud digon i hyrwyddo teithio llesol (10%)
- pryder nad yw'r cynigion yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (9%)

Roedd 187 (26%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 1 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- bod gwahanu beicwyr ac ailwynebu'r llwybr yn hanfodol i sicrhau diogelwch (6%)
- nad yw'r opsiwn yn mynd yn ddigon pell (5%)
- bod gofod a rennir yn anniogel (5%)

Opsiwn 2 NCN88

Ymatebion meintiol

Roedd 31% o ymatebwyr yn cefnogi Opsiwn 2 NCN88 a 27% yn gwrthwynebu ei gynigion i ddarparu uwchraddiad o ansawdd da ar lwybr teithio NCN88, sy'n 'hidlo' ceir o'r llwybr teithio drwy gyfyngu mynediad gan gerbydau a newid aliniad rhannau o'r llwybr teithio i sicrhau na fydd y llwybr teithio drwy ystadau tai yn rhy hir.

Roedd 16% nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu ac roedd ychydig mwy na chwarter heb fynegi barn o gwbl.

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 19% a wrthwynebodd Opsiwn 2 NCN88,
- 16% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi,
- 9% a oedd yn ei gefnogi, ac
- 1% a oedd heb roi ateb.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 2 NCN88,
- 1% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 2 NCN88,
- 2% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 3% a oedd yn ei gefnogi.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trê'n yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 2% a wrthwynebodd Opsiwn 2 NCN88,
- 2% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 5% a oedd yn ei gefnogi.

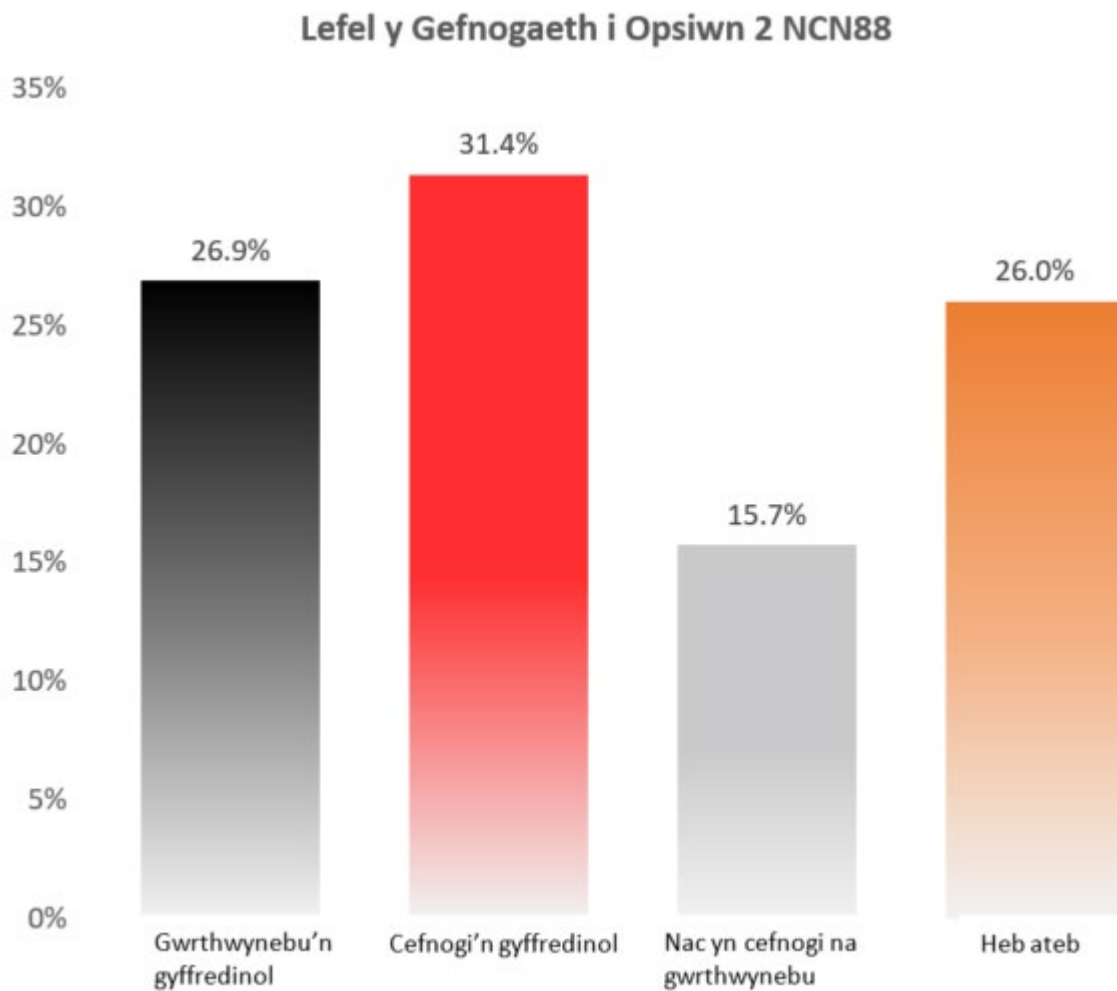
Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 416 (35%) yn gwrthwynebu Opsiwn 2 NCN88. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 20% o wrywod,

- 10% o fenywod, a
- 5% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 497 (42%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 2 NCN88, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 29% o wrywod
- 11% o fenywod
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.



Ffigur 12: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 2 NCN88

Ymatebion ansoddol

Ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 11% yn fwy o bobl yn cefnogi Opsiwn 2 NCN88 nag sy'n ei wrthwynebu (45% yn cefnogi a 34% yn gwrthwynebu).

Roedd 474 (45%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i hidlo ceir (16%)
- bod angen i'r cynigion fynd yn bellach, yn enwedig o ran gostegu traffig (4%)
- ei bod yn hanfodol cael llwybr teithio ar wahân (4%)

Roedd 360 (34%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r cynigion yn cael eu hystyried yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (9%)
- bod yr opsiwn yn fargen wael i yrwyr sy'n talu treth car ac nad oes opsiwn arall iddynt (7%)
- pryderon y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd (5%)

Roedd 227 (21%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder nad yw llwybrau a rennir yn gweithio'n iawn (4%)
- nad yw'r cynigion yn gwneud digon i hybu teithio llesol (3%)
- y dylid cadw'r un nifer o lonydd traffig heb ragor o fesurau gostegu traffig (2%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 8% yn fwy o ddynion nag o fenywod yn cefnogi'r opsiwn hwn (dynion: 47%, menywod: 39%) a bod lefelau'r gwrthwynebiad yn weddol debyg.

Roedd 132 (39%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i hidlo ceir (20%)
- cefnogaeth i lefel y gwahanu (3%)
- yr angen i gynnal cynefinoedd naturiol (3%)

Roedd 118 (35%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r cynigion yn cael eu hystyried yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (10%)
- bod yr opsiwn yn fargen wael i yrwyr sy'n talu treth car ac nad oes opsiwn arall iddynt (5%)
- pryderon y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd (4%)

Roedd 90 (26%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder nad yw llwybrau a rennir yn gweithio'n iawn (3%)
- pryderon nad oes nifer digonol o feicwyr ar hyn o bryd i gyfiawnhau'r cynllun (3%)
- y dylid cadw'r un nifer o lonydd traffig heb ragor o fesurau gostegu traffig (2%)

- pryderon am gost y tir (2%)

Roedd 342 (47%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- cefnogaeth i hidlo ceir (14%)
- y byddai'r cynigion yn gallu mynd yn bellach yn enwedig o ran gostegu traffig (4%)
- cefnogaeth i lefel y gwahanu (4%)

Roedd 242 (34%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r cynigion yn cael eu hystyried yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (8%)
- bod yr opsiwn yn fargen wael i yrwyr sy'n talu treth car ac nad oes opsiwn arall iddynt (7%)
- pryderon y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd (5%)

Roedd 137 (19%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 2 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- pryder nad yw llwybrau a rennir yn gweithio'n iawn (4%)
- nad yw'r cynigion yn gwneud digon i hybu teithio llesol (4%)
- bod angen gostwng y terfyn cyflymder ymhellach (1%)

Opsiwn 3 NCN88

Ymatebion meintiol

Opsiwn 3 NCN88 a ddenodd y gefnogaeth fwyaf o gymharu â'r ddau opsiwn arall gan fod 38% o ymatebwyr yn cefnogi'r cynigion hyn a 24% yn eu gwrthwynebu. Byddai'r opsiwn hwn yn darparu gwahanu llwyr rhwng beicwyr, cerddwyr a thraffig ar hyd llwybr teithio NCN88, a byddai newid yn aliniad rhai rhannau ohono.

Roedd 12% nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu ac roedd 27% heb fynegi barn o gwbl.

Mae 45% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 17% a wrthwynebodd Opsiwn 3 NCN88,
- 7% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi,
- 20% a oedd yn ei gefnogi, ac
- 1% a oedd heb roi ateb.

Hon yw'r lefel uchaf o gefnogaeth gan yrwyr ceir o'r holl opsiynau ar gyfer NCN88.

Mae 7% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd ar gefn beic. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 3 NCN88,
- 1% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a

- 5% a oedd yn ei gefnogi.

Mae 6% o'r holl ymatebwyr yn teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn bws. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 3 NCN88,
- 2% nad oeddent wedi gwrthwynebu, wedi cefnogi, neu wedi ateb y cwestiwn, a
- 3% a oedd yn ei gefnogi.

Dywedodd 9% o'r holl ymatebwyr mai'r trê'n yw eu prif ddull teithio. Mae'r ganran hon yn cynnwys:

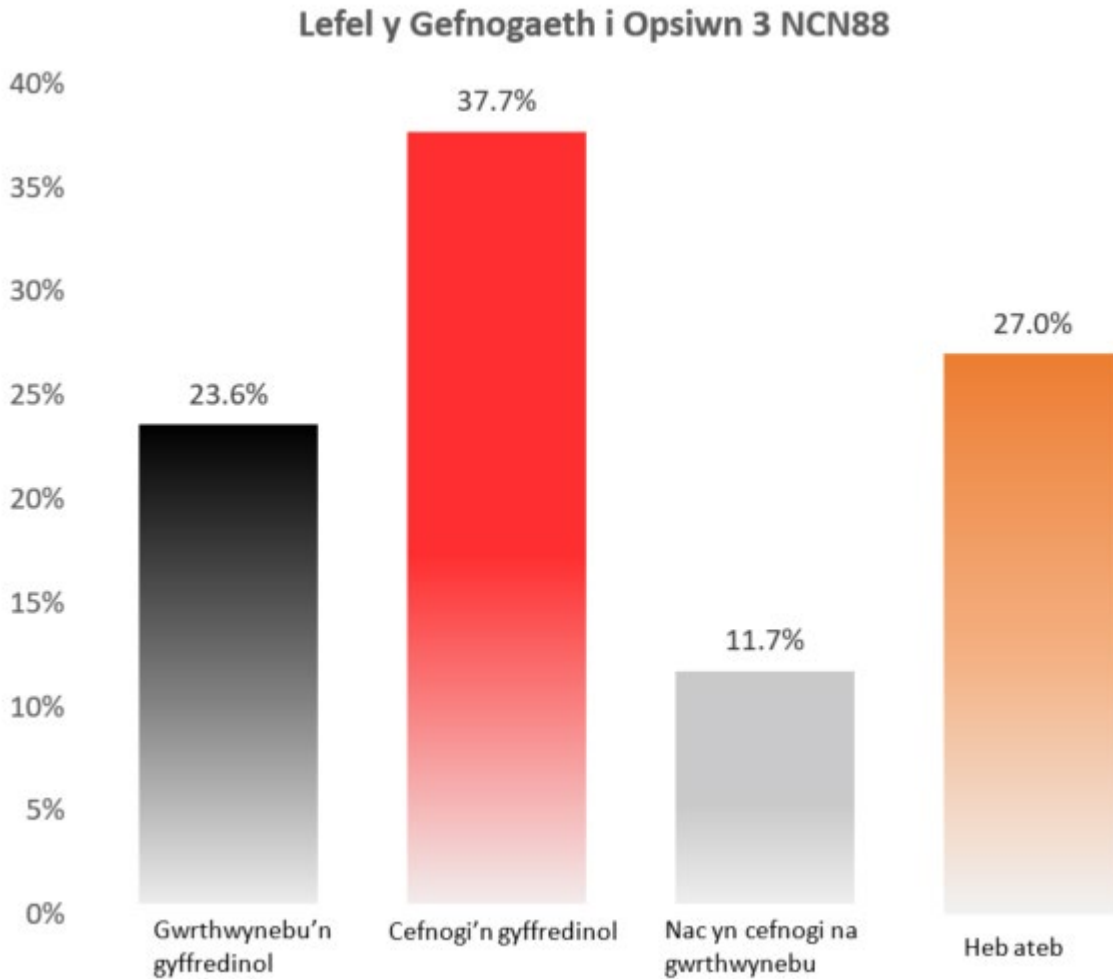
- 1% a wrthwynebodd Opsiwn 3 NCN88,
- 1% nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi, a
- 7% a oedd yn ei gefnogi.

Yn gyffredinol, roedd 1193 o bobl, 69% o'r holl ymatebwyr, wedi cwblhau'r cwestiwn am rywedd. O'r ymatebwyr hyn, roedd 371 (31%) yn gwrthwynebu Opsiwn 3 NCN88. Mae'r ffigur hwn yn cynnwys:

- 16% o wrywod,
- 11% o fenywod, a
- 4% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.

O'r 1193 o ymatebwyr a gwblhaodd y cwestiwn am rywedd, roedd 605 (51%) wedi mynegi cefnogaeth i Opsiwn 3 NCN88, a gellir rhannu hyn ymhellach ar sail rhywedd fel a ganlyn:

- 36% o wrywod
- 13% o fenywod
- 2% a nododd nad oeddent yn wrywaidd nac yn fenywaidd neu a oedd wedi dewis peidio â dweud.



Ffigur 13: Lefelau'r gefnogaeth a gwrthwynebiad i Opsiwn 3 NCN88

Ymatebion ansoddol

Ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod 24% yn fwy o bobl yn cefnogi Opsiwn 3 NCN88 nag sy'n ei wrthwynebu (54% yn cefnogi a 30% yn gwrthwynebu).

Roedd 575 (54%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r lefel gwahanu a gynigir yw'r un orau (30%)
- bod yr opsiwn yn gosod y safon ar gyfer teithio llesol (6%)
- pryder ynghylch dileu cynefinoedd (2%)

Roedd 322 (30%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r opsiwn hwn yn cael ei weld yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (10%)
- nad oes digon o feicwyr ar hyn o bryd i gyfiawnhau'r mesurau (7%)
- pryder y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd a llygredd (5%)

Roedd 165 (16%) o'r holl ymatebwyr i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn gwrthwynebu nac yn cefnogi* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r opsiwn hwn sy'n cynnig y lefel uchaf o ddiogelwch (4%)
- y dylid gwario arian ar Ffordd Liniaru i'r M4 neu drafnidiaeth gyhoeddus yn lle hyn (2%)
- nad yw'r opsiwn hwn yn cael ei weld yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (2%)

Os ystyriwn rywedd fel ffactor sy'n penderfynu barn, ar sail y sylwadau ansoddol a gyflwynwyd gan ymatebwyr, gallwn ddweud yn gyffredinol fod mwy o fenywod nag o ddynion yn gwrthwynebu'r opsiwn hwn a bod mwy o ddynion nag o fenywod yn ei gefnogi.

Roedd 151 (44%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r lefel o wahanu a gynigir yn yr opsiwn hwn yw'r un fwyaf diogel (28%)
- bod yr opsiwn hwn yn gosod y safon ar gyfer teithio llesol (6%)
- pryder am yr effaith ar gynefinoedd (4%)

Roedd 127 (37%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *gwrthwynebu* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r cynigion yn cael eu gweld yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (9%)
- nad oes digon o feicwyr i gyfiawnhau'r llwybr teithio hwn (8%)
- pryderon ynghylch maint y tir sydd i'w gaffael (8%)

Roedd 64 (19%) o fenywod a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- y dylid gwario'r arian ar Ffordd Liniaru i'r M4 neu drafnidiaeth gyhoeddus yn lle hyn (5%)
- nad yw'r cynigion yn cael eu gweld yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (5%)
- mai'r opsiwn hwn sy'n cynnig y diogelwch mwyaf (3%)

Roedd 424 (59%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r opsiwn hwn sy'n cynnig y lefel uchaf o wahanu a diogelwch (31%)
- bod yr opsiwn hwn yn gosod y safon ar gyfer teithio llesol (5%)

Roedd 195 (27%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn *cefnogi* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- nad yw'r cynigion yn cael eu gweld yn ddefnydd dilys o arian cyhoeddus (11%)
- pryder nad oes digon o feicwyr ar hyn o bryd a bod y dewis o lwybr yn wael (7%)
- pryderon y bydd y cynigion yn creu mwy o dagfeydd a llygredd (5%)

Roedd 101 (14%) o ddynion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn *nad oeddent yn cefnogi nac yn gwrthwynebu* Opsiwn 3 NCN88. Y themâu a godwyd amlaf oedd:

- mai'r cynigion hyn yw'r opsiwn mwyaf diogel (4%)
- y dylid dewis llwybr teithio sy'n fwy syth neu sy'n rhedeg ar hyd yr arfordir (2%)

6. Cyfraddau ymateb a phroffiliau demograffig

Cafwyd cyfradd ymateb uchel i'r arolwg gan y cyhoedd gyda 1772 o ymatebion, a 99% o'r rhain gan aelodau o'r cyhoedd.

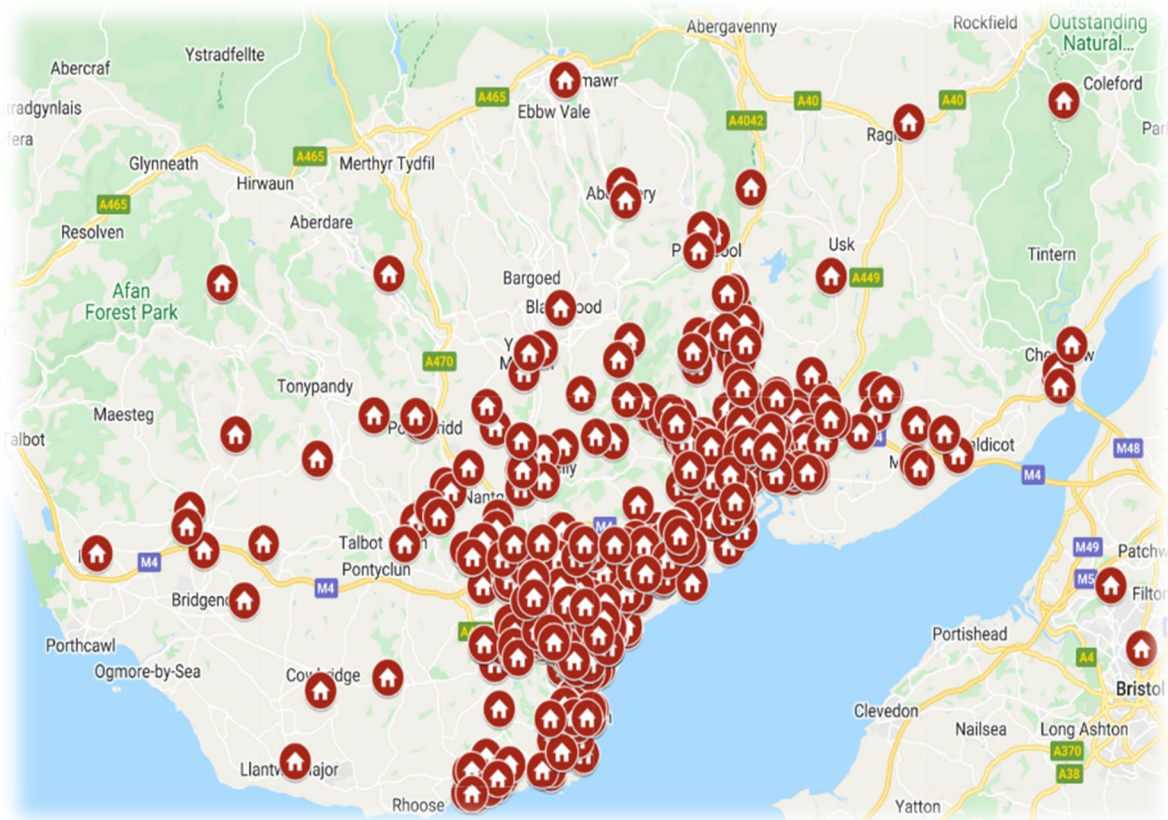
Barnwyd bod ymatebion yn ddilys os oedd yr ymatebydd wedi ateb o leiaf 30% o gwestiynau'r arolwg.

Roedd y rhanddeiliaid canlynol wedi ymateb:

- Ysgol Uwchradd Cantonian
- Cardiff Cycle City
- Ymgyrch Beicio Caerdydd
- Prifysgol Metropolitan Caerdydd
- Comisiwn Dylunio Cymru / Design Commission for Wales
- Cycling Newport
- Cycling UK Cymru
- Sefydliad y Peirianwyr Sifil: Cymru
- Cyngor Cymuned Gwynllŵg
- Light Rail Association
- Maidstone Cycle Campaign
- Maindee Unlimited
- Cyngor Maerun
- Newport Transport
- RNIB Cymru
- Sustrans Cymru
- Cymdeithas Ceffylau Prydain
- Llywodraeth Cymru
- Trafnidiaeth Cymru

Man preswyllo

O'r 63% o ymatebwyr a nododd eu man preswyllo, roedd 42% yn preswyllo mewn ardaloedd sydd â chod post CF (Caerdydd a'r awdurdodau lleol cyfagos) a 20% mewn ardaloedd sydd â chod post NP (Casnewydd a'r awdurdodau lleol cyfagos). Roedd yr 1% sy'n weddill wedi nodi codau post mewn lleoliadau heblaw Caerdydd a Chasnewydd.



Ffigur 4: Map o godau post cartrefi'r ymatebwyr

Y prif ddull teithio ac amllder teithio

Dywedodd 45% o'r holl ymatebwyr eu bod yn teithio fel arfer rhwng Casnewydd a Chaerdydd mewn ceir; 9% mewn trênn; 7% ar gefn beic; 6% mewn bws; 1% ar gefn sgwter neu feic modur; a 0.2% ar droed.

O'r 781 o ymatebwyr a ddywedodd mai'r car yw eu prif ddull teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd, roedd 432 (55%) yn ddynion a 251 (32%) yn fenywod.

Mae cyfanswm o 118 (7%) yn teithio rhwng y ddwy ddinas ar gefn beic neu e-feic. O'r 118 o feicwyr, mae chwe gwaith gymaint o ddynion (80%) ag o fenywod (13%).

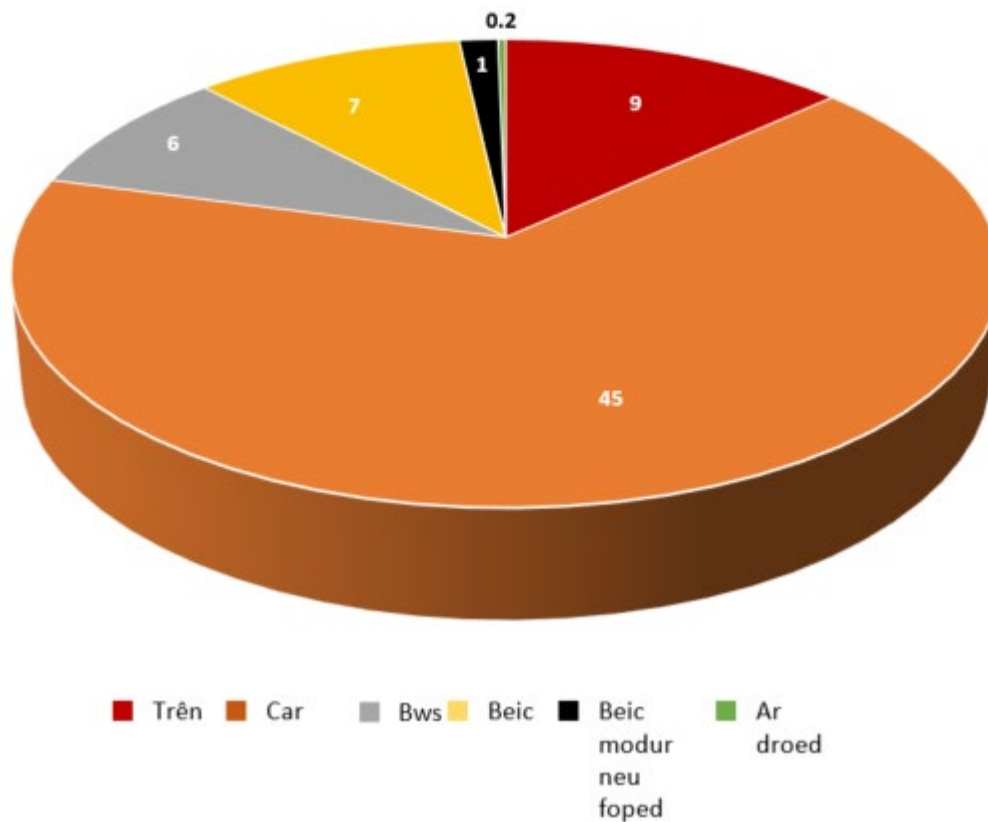
Cyfanswm yr ymatebwyr a ddywedodd mai'r bws yw eu prif ddull teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd yw 98, sef oddeutu 6% o'r holl ymatebion. O'r 98 o bobl sy'n teithio mewn bws, mae 58 (59%) yn ddynion a 31 (32%) yn fenywod.

Mae bron 4% yn fwy o ymatebwyr yn teithio mewn trênn nag sy'n teithio mewn bws (9.46% a 5.6% yn y drefn honno). O'r 163 o bobl sy'n teithio mewn trênn, mae 104 (64%) yn ddynion a 38 (23%) yn fenywod.

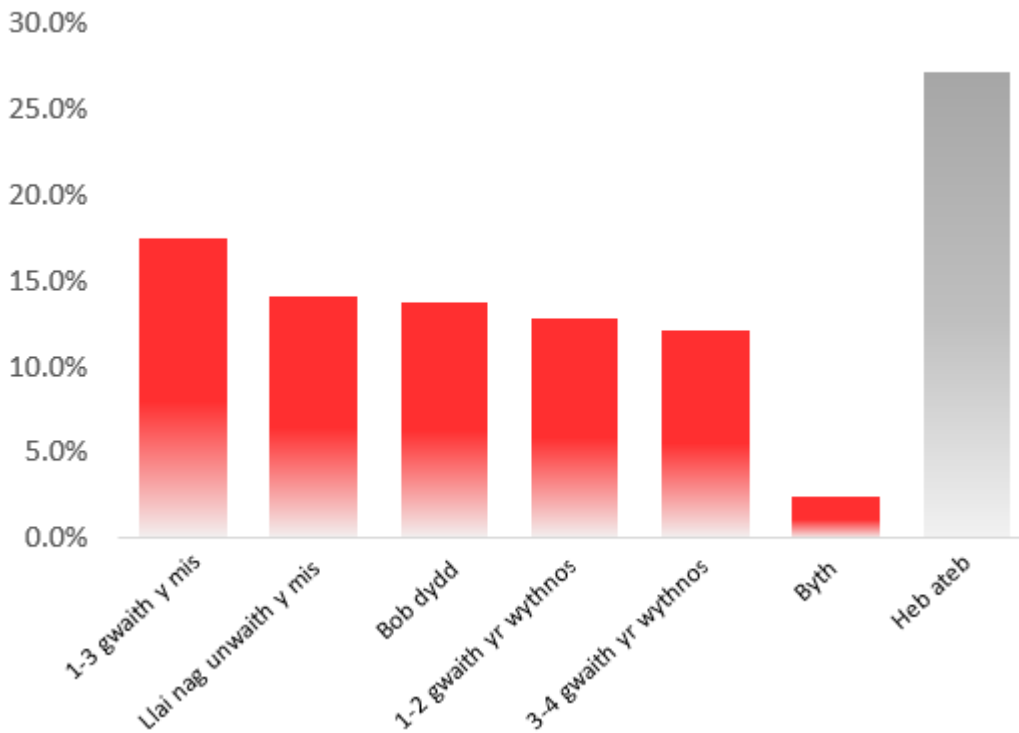
Dywedodd bron 7% o'r holl ymatebwyr nad oes ganddynt fynediad at gar. Roedd 55% o'r ymatebwyr a nododd mai gwrywaidd oedd eu rhywedd (70% o'r holl ymatebwyr) wedi dweud eu bod yn berchen ar gar, o gymharu â 27% o fenywod.

Dim ond 14% o ymatebwyr a ddywedodd eu bod yn teithio'n ddyddiol rhwng Casnewydd a Chaerdydd. Roedd 13% yn gwneud y daith honno unwaith neu ddwy yr wythnos a 12% yn ei gwneud dair neu bedair gwaith. Mae'n debygol iawn bod y ffigur isel ar gyfer y rheini sy'n teithio'n ddyddiol rhwng y ddwy ddinas yn ganlyniad i gynnydd mewn arferion gweithio hybrid yn y cyfnod ar ôl y pandemig COVID sydd wedi lleihau amlder y teithio i weithleoedd.

**Canrannau Dulliau Teithio Ymatebwyr
rhwng Casnewydd a Chaerdydd**



Amllder teithio rhwng Casnewydd a Chaerdydd



Rhywedd

Roedd cyfanswm yr ymatebion gan ddynion (43%) yn fwy na dwywaith y rheini gan fenywod (21%).

Mae'n bosibl mai un o'r rhesymau dros broffil rhywedd yr ymatebwyr yw bod yr ymgynghoriad hwn yn ymwneud yn bennaf â llwybrau teithio llesol (yn enwedig beicio oherwydd pellter y coridor rhwng Caerdydd a Chasnewydd). Mae'r ganran fawr o ddynion o gymharu â menywod yn cyfateb i'r patrwm lle gwelir bod mwy o ddynion nag o fenywod yn beicio yng Nghymru, a'u bod yn gwneud hynny'n amlach². Mae hefyd yn gyson iawn â'r patrwm yn Lloegr lle gwelir bod dynion yn gwneud mwy na dwywaith nifer y teithiau ar gefn beic ag y mae menywod yn eu gwneud³. Yn 2018/19, roedd 13 y cant o ddynion yn beicio o leiaf unwaith y mis o gymharu â 6 y cant o fenywod yng Nghymru⁴ ac yn 2019/20, roedd dynion wedi beicio i'r gwaith ddwywaith a hanner yn amlach na menywod yng Nghymru⁵.

Fodd bynnag, rhaid bod rhesymau eraill hefyd dros y gyfran o ymatebwyr gwrywaidd gan fod yr arolwg yn rhoi sylw hefyd i wella teithio mewn bysiau, dull teithio sy'n cael ei

² <https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-11/active-travel-walking-and-cycling-april-2018-march-2019-073.pdf>

³ <https://www.gov.uk/government/statistics/walking-and-cycling-statistics-england-2020/walking-and-cycling-statistics-england-2020>

⁴ <https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-11/active-travel-walking-and-cycling-april-2018-march-2019-073.pdf>

⁵ <https://www.cyclinguk.org/statistics>

ddefnyddio'n amlach gan fenywod na dynion. Mae data ar gyfer 2019 yn dangos bod menywod wedi gwneud 30% yn fwy o deithiau mewn bws na dynion.⁶

Mae rhywfaint o ymchwil hefyd sy'n awgrymu, er bod menywod yn tueddu i gymryd rhan mewn mwy o arolygon na dynion, fod y gwrthwyneb yn wir yn achos arolygon ar-lein⁷. Mae'r ffaith mai menywod yw mwy na hanner y rheini nad ydynt yn defnyddio'r rhyngwrwyd⁸ a'u bod yn fwy tebygol o gael mynediad i'r rhyngwrwyd drwy ffôn clyfar (ac yn fwy tebygol ar gyfartaledd o ymgymryd â llai o weithgareddau ar-lein) yn egluro'r ymddygiad hwn i ryw raddau⁹.

Ethnigrwydd

Roedd 59% o'r holl ymatebwyr wedi nodi mai gwyn Prydeinig oedd eu hethnigrwydd, roedd 0.5% yn Wyddelig ac roedd 6% o gefndir ethnig lleiafrifol.

Gellir priodoli'r proffil hwn yn bennaf i'r ffaith bod cymunedau ethnig lleiafrifol yn gyfran lai o'r boblogaeth gyffredinol yng Nghaerdydd ac yng Nghasnewydd. Gellir priodoli hyn yn rhannol hefyd i'r ffaith bod lleiafrifoedd ethnig yn cael eu gweld yn draddodiadol yn rhai 'mwy anodd eu cyrraedd' yng nghyd-destun ymgysylltu ac ymwneud â chyrrff cyhoeddus, a bod y cyfraddau ymateb i holiaduron hunanlenwi yn aml yn wael.¹⁰

Gan fod yr ymgynghoriad hwn yn canolbwyntio ar lwybrau teithio llesol (yn enwedig rhai ar gyfer beicio oherwydd pellter y coridor rhwng Caerdydd a Chasnewydd), mae proffil ethnig yr ymatebwyr yn adlewyrchu proffil cyffredinol y beicwyr yn y DU, sef gwrywod gwyn yn bennaf¹¹. Fodd bynnag, rhaid bod rhesymau eraill hefyd dros y gyfradd ymateb isel gan fod lleiafrifoedd ethnig hefyd yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws fel prif ddull teithio ac yn fwy tebygol o fod yn ddeiliad pàs bws na'r rheini sy'n nodi eu bod yn wyn.¹²

Oed

Roedd proffil oed yr ymatebwyr yn weddol gytbwys rhwng y rhan fwyaf o'r segmentau oed, a'r grwpiau ieuengaf a hynaf oedd â'r gynrychiolaeth leiaf.

Mae'n fwy na thebyg y gellir priodoli prinder yr ymatebwyr ifanc i'r ffaith eu bod yn grŵp anodd ei gyrraedd yn draddodiadol yng nghyd-destun ymgynghoriadau cyhoeddus gan gofio

⁶ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts03-modal-comparisons>

⁷ <https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED501717.pdf>

⁸ <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/householdcharacteristics/homeinternetandsocialmediausage/articles/exploringtheuksdigitaldivide/2019-03-04#how-does-internet-usage-and-digital-exclusion-vary-for-men-and-women>

⁹ https://www.ofcom.org.uk/__data/assets/pdf_file/0025/217834/adults-media-use-and-attitudes-report-2020-21.pdf

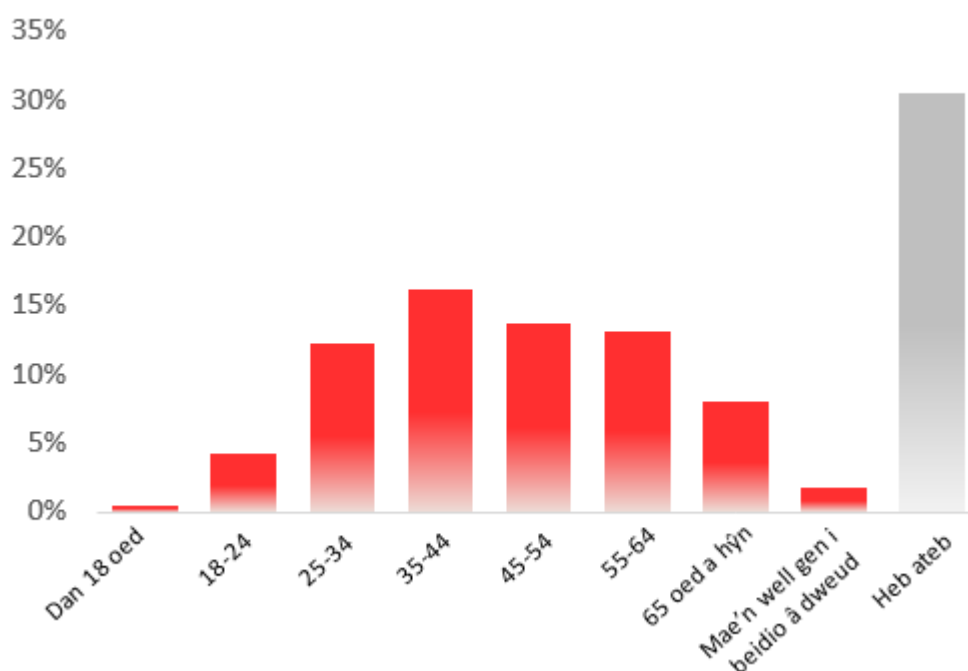
¹⁰ Increasing response rates amongst black and minority ethnic and seldom heard groups, Sheldon & Graham 2007

¹¹ <https://www.cyclinguk.org/statistics>

¹² https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10058365/1/Bus%20Pass%20Ethnicity%20JTH_2018_Accepted.pdf

mai pobl ifanc, a myfyrwyr yn enwedig, yw'r rhai sy'n fwyaf tebygol o feicio a bod yn berchen ar feic, ond eu bod yn llai tebygol o gymryd rhan mewn cyfranogi cyhoeddus.

Canrannau oed yr holl ymatebwyr



Ffigur 5: ymatebwyr yn ôl oed

Anabledd

Nododd 8% o'r holl ymatebwyr eu bod yn anabl.

Er nad yw'r ffigur hwn yn gyson â chyfran y bobl anabl yng Nghymru (23%), mae'n arwydd o'r ffaith bod pobl anabl hefyd yn cael eu hystyried yn rhai anodd eu cyrraedd wrth ymgynghori, yn enwedig yng nghyd-destun ymgynghori ar-lein lle mae rhai â nam ar y golwg a'r rheini ag anawsterau gwybyddol yn wynebu cyfyngiadau. Hefyd gellir priodoli hyn yn rhannol i'r ffaith bod pobl anabl yn teithio'n llai aml ac am resymau gwahanol o gymharu â phobl sydd heb anableddau¹³. Bydd y ffaith bod yr ymgynghoriad yn canolbwyntio ar deithio llesol hefyd yn sicr o fod yn ffactor yn y gyfradd ymateb is gan fod 84% o unigolion anabl nad ydynt yn beicio (er bod ymchwil wedi dangos y byddai 33% yn hoffi gwneud hyn os gallent¹⁴).

O'r 142 o bobl a nododd eu bod yn anabl, roedd 87 (61%) yn ddynion a 39 (27%) yn fenywod. Roedd y 12% sy'n weddill yn ymatebwyr a oedd heb nodi eu bod yn wrywaidd neu'n fenywaidd.

¹³ <https://www.gov.uk/government/publications/disabled-people-attitudes-towards-travel>

¹⁴ <https://www.sustrans.org.uk/media/1029/1029.pdf>

7. Casgliad a'r camau nesaf

Barnwyd bod yr ymgynghoriad cyhoeddus ar-lein 6 wythnos o hyd yn ymarfer ymgysylltu priodol a chymesur ar gyfer y cam hwn yn y prosiect ac yng nghyd-destun y canllawiau iechyd a diogelwch a oedd mewn grym yn ystod y pandemig COVID-19.

Roedd yn nodi dechrau'r dull cydweithredol a chyfranogol o gyd-ddylunio rhwng rhanddeiliaid cyhoeddus a'r timau prosiect sydd wedi'u contractio gan Trafnidiaeth Cymru ar gyfer y gwahanol opsiynau sy'n cael eu hystyried i wella llwybrau teithio llesol a llwybrau bysiau ar yr A48 a llwybr NCN88.

Bydd y data a'r mewnwelediad a gafwyd o'r ymgynghoriad cyhoeddus hwn yn cael eu hystyried yn fanwl gan dîm y prosiect a byddant o gymorth wrth lunio'r Adroddiad WeITAG Cam 2 a fydd yn nodi opsiynau dylunio penodol ar gyfer y cynllun i'w hystyried ymhellach yn ystod gweddill Cam 2.

Bydd y sgwrs gyhoeddus hon yn parhau drwy gydol oes y prosiect a chynhelir rhagor o ymgynghori cyhoeddus ar yr opsiynau dylunio terfynol ar gyfer llwybrau teithio llesol a llwybrau bysiau'r A48 a llwybr NCN88 a fydd yn mynd ymlaen i'r cam datblygu nesaf.