

Cefndir Ymgysylltu

GORFFENNAF 2020

CYNNWYS

CYNNWYS.....	1
RHESTR FFIGURAU	2
Cyflwyniad	3
Crynodeb o Weithgareddau Ymgysylltu â Rhanddeiliaid.....	4
Canfyddiadau Cyffredinol	5
Trafodaethau ag Aelodau Etholedig a Chyfarfodydd Dwyochrog	7
Gweithdai Rhanddeiliaid Strategol Amlochrog	8
Yr M4 a'r rhwydwaith ffyrdd cyfagos	8
Trafnidiaeth gyhoeddus	9
Teithio llesol	9
Cludo nwyddau.....	10
Creu lleoedd a datblygu	11
Problemau Teithio Presennol.....	14
Gwelliannau sydd eu Hangen yn y Dyfodol	15
Potensial ar gyfer Newid Moddol.....	16
Arolwg Teithio i'r Gwaith.....	18
Canfyddiadau Meintiol ar Batrymau Teithio i'r Gwaith Presennol	20
Canfyddiadau ar Batrymau Teithio i'r Gwaith yn y Dyfodol a'r Potensial ar gyfer Newid Moddol.....	20
Cymhellion ar gyfer Cymudo ar Drafnidiaeth Gyhoeddus.....	21
Cymhellion i Gymudo trwy Deithio Llesol.....	22
Agweddau at Gymudo trwy Rannu Car	23
Cymhellion ar gyfer Parcio a Theithio	24
ATODIAD A: Sefydliadau a Gymerodd Ran yn yr Arolwg Teithio i'r Gwaith	26

RHESTR O FFIGURAU

Ffigur 1: Sgrin lun o 'Dweud eich Dweud' yn dangos y mannau lle ceir y mwyaf o broblemau teithio	13
Ffigur 2: Nifer y sylwadau 'Dweud eich Dweud' yn ôl modd trafndiaeth	14
Ffigur 3: Nifer yr adegau pan ddewiswyd problem fel un a oedd yn effeithio'n negyddol ar drafndiaeth gan gyfranogwyr 'Dweud eich Dweud' yn y lleoliad a ddewiswyd ganddynt	14
Ffigur 4: Y nifer o weithiau y dewiswyd gwelliant gan gyfranogwyr 'Dweud eich Dweud' yn y lleoliad a ddewiswyd ganddynt	16
Ffigur 5: Sgrin lun o hafan yr Arolwg Teithio i'r Gwaith.....	19
Ffigur 6: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd ymyriad trafndiaeth gyhoeddus	21
Ffigur 7: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd gymhelliad teithio llesol	22
Ffigur 8: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd gymhellion rhannu car	23
Ffigur 9: Detholiad o safbwyntiau ansoddol ymatebwyr yr Arolwg Teithio i'r Gwaith	25

Cyflwyniad

- 1.1 Mae'r adroddiad cefndir technegol hwn yn cefnogi'r canfyddiadau ymgysylltu a wnaed yn *Casgliadau sy'n Dod i'r Amlwg*
- 1.2 Mae'n cofnodi sut y mae'r Comisiwn wedi ceisio gwrando ar brofiadau a dewisiadau trafndiaeth y bobl sy'n byw, yn gweithio ac yn teithio yn neddwyrain Cymru a dysgu ohonynt.

Crynodeb o Weithgareddau Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

2.1 Dyluniwyd y gweithgareddau hyn i ymgysylltu â chynifer o randdeiliaid â phosibl o fewn y terfynau amser sydd ar gael gan ddefnyddio amrywiaeth o dechnegau ymgysylltu:

- cyfarfodydd dwyochrog â rhanddeiliaid allweddol
- trafodaethau ag aelodau etholedig
- gweithdai rhanddeiliaid strategol amlochrog
- platfform ymgysylltu cyhoeddus digidol yn casglu sylwadau a syniadau ar-lein gan y cyhoedd o bob cwr o dde-ddwyrain Cymru – wedi'i frandio fel 'Dweud eich Dweud'
- arolygon Teithio i'r Gwaith wyneb yn wyneb ar safleoedd cyflogaeth allweddol
- Arolwg Teithio i'r Gwaith ar-lein i gyflogeion mewn gweithleoedd allweddol ledled de-ddwyrain Cymru a de-orllewin Lloegr

Canfyddiadau Cyffredinol

- 3.1 Mae adborth ansoddol a meintiol o'r ymgysylltu wedi rhoi cyfoeth o wybodaeth i'r Comisiwn am batrymau ac arferion teithio. Mae'n awgrymu bod nifer o ffactorau sy'n cyfrannu at oruchafiaeth y car yn y rhanbarth. Mae'r rhain yn cynnwys diffygion yn y system trafnidiaeth gyhoeddus, polisïau economaidd a gofodol, arferion gweithio a phatrymau byw.
- 3.2 Mae data a gasglwyd o blatfform ymgysylltu cyhoeddus digidol 'Dweud eich Dweud' y Comisiwn a'r arolwg teithio i'r gwaith a oedd yn canolbwyntio ar gymudwyr yn dangos yn eglur oruchafiaeth y car fel y prif fodd o deithio yn rhanbarth de-ddwyrain Cymru. Materion yn gysylltiedig â theithio mewn car oedd y broblem teithio fwyaf cyffredin a nodwyd hefyd, a'r gwelliant y gofynnwyd amdano fwyaf yn ymwneud â thrafnidiaeth. Disgrifiodd adborth o'r gweithdai rhanddeiliaid brofiad negyddol ymhlith defnyddwyr ffordd yn gysylltiedig â'r M4. Roedd problemau y cyfeiriwyd atynt yn cynnwys cau'r ffordd yn aml, dargyfeiriadau maith, diffyg llain galed, arwyneb ffordd gwael, tagfeydd, oedi, amseroedd teithiau araf ac amseroedd ymateb araf i ddigwyddiadau.
- 3.3 Yn hollbwysig, ni thybir bod dewisiadau yn lle defnyddio'r M4 yn ddim gwell a bod gormod o rwystrau yn gysylltiedig â nhw. I'r mwyafrif, er gwaethaf y tagfeydd a'r oedi sy'n gysylltiedig â gyrru, mae trafnidiaeth gyhoeddus yn dal i fod yn llai cyfleus, yn llai dibynadwy, yn llai cyflym ac yn llai deniadol. Tybir hefyd bod gyrru yn rhatach, yn enwedig ar gyfer teithiau cymudo gan y cynigir lleoedd parcio am ddim i lawer o gyflogeion. Mae'n hanes tebyg o ran logisteg, lle mae symud nwyddau hefyd yn haws ac yn aml yn rhatach ar ffyrdd nag ar reilffyrdd. Tybir bod teithio llesol yn beryglus heb seilwaith ar wahân ac yn amhriodol ar gyfer teithio pellteroedd hwy.
- 3.4 Mae setiau data ac adborth o weithdai yn dangos bod parodrwydd eglur i ddefnyddio'r car yn llai a defnyddio moddau cynaliadwy yn fwy cyn belled â bod rhwystrau i'w defnyddio yn cael eu dileu a bod gwelliannau yn cael eu gwneud. O ran pa welliannau trafnidiaeth yr oedd pobl yn dymuno eu gweld, roedd gwell trafnidiaeth gyhoeddus (gwasanaethau amlach) ryw fymryn y tu ôl i'r angen i wella ffyrdd lleol o ran ymyriadau yn y dyfodol.
- 3.5 O'r platfform 'Dweud eich Dweud', rhoddodd 65% o'r rhai a atebodd y cwestiwn *"a fydddech chi'n ystyried defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded neu feicio ar gyfer rhai teithiau yr ydych chi'n eu gwneud yn y car ar hyn o bryd?"* ateb cadarnhaol a rhoddodd 15% arall ateb petrus o 'efallai'. Dywedodd tua 40% o'r gyrwyr ceir a gwblhaodd yr arolwg Teithio i'r Gwaith y byddent yn fodlon rhoi cynnig ar opsiynau eraill fel cerdded, beicio, trafnidiaeth gyhoeddus neu rannu car i deithio i'r gwaith weithiau. Dywedodd ychydig dros hanner yr ymatebwyr i'r arolwg y byddent yn fodlon defnyddio Parcio a Theithio yn rhan

o'u teithiau cymudo dyddiol pe baent yn credu ei fod yn cynnig gwasanaeth da a mynediad da at eu man cyflogaeth.

- 3.6 Ar y cyfan, mae adborth cadarnhaol o'r ymgysylltu â'r cyhoedd a rhanddeiliaid yn awgrymu bod newid posibl yn y farchnad ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus y gellir ei ddatblygu, ynghyd â newid i foddau llesol ar gyfer rhywfaint o'r daith neu'r daith gyfan.
- 3.7 Fodd bynnag, rydym yn nodi bod bron i 70% o gymudwyr wedi cadarnhau eu bod yn dioddef rhwystrau ar hyn o bryd sy'n ei gwneud yn anodd iddynt ddefnyddio unrhyw opsiwn ac eithrio'r car.

Trafodaethau ag Aelodau Etholedig a Chyfarfodydd Dwyochrog

- 4.1 Gwahoddodd y Comisiwn aelodau etholedig (Aelodau'r Senedd, Aelodau Seneddol, Comisiynwyr Heddlu a Throseddu, Arweinwyr Awdurdodau Lleol) i gyfarfod i drafod materion. Caniataodd y cyfarfodydd i aelodau etholedig drafod y materion teithio y mae eu hetholwyr yn eu hwynebu gan gynnig cyfle hefyd iddynt gael eu briffio ar waith y Comisiwn. Cyfrannodd y trafodaethau at waith y Casgliadau sy'n Dod i'r Amlwg.
- 4.2 Cynhaliwyd nifer o gyfarfodydd dwyochrog gyda sefydliadau i gael dealltwriaeth o'u pryderon. Caniataodd y cyfarfodydd hyn i'r Comisiwn gysylltu ag amrywiaeth o sefydliadau sy'n gweithredu ar draws rhanbarth de-ddwyrain Cymru, o grwpiau busnes i elusennau bywyd gwyllt.

Gweithdai Rhanddeiliaid Strategol Amlochrog

- 5.1 Yn ystod mis Tachwedd a Rhagfyr 2019, cynhaliwyd tri gweithdy yng Nghasnewydd, Caerdydd a Chas-gwent â rhanddeiliaid cynrychiadol ar lefel strategol. Daeth tua 80 o bobl i'r cyfarfodydd o bob rhan o'r sectorau trafnidiaeth, yr amgylchedd, tai, cynllunio, llywodraeth leol, busnes, gwasanaethau brys ac iechyd.
- 5.2 Nododd y gweithdai broblemau o ran teithio ar yr M4 ac ar draws rhanbarth de-ddwyrain Cymru. Datblygwyd syniadau ganddynt hefyd am weledigaeth lefel uchel gyfannol ar gyfer dyfodol y rhanbarth (yn canolbwyntio ar symudedd, ffordd o fyw a lle) a lluniwyd atebion i gyflawni'r weledigaeth hon ar gyfer y dyfodol.

Yr M4 a'r rhwydwaith ffyrdd cyfagos

- 5.3 Fel ased seilwaith strategol, nid yw rhanddeiliaid o'r farn bod yr M4 yn gweithredu cystal ag y dylai. Ystyrir ei bod yn draffordd o ansawdd isradd â llain galed ysbeidiol ac arwyneb ffordd gwael. Mae'r ffordd wedi'i nodweddu gan achosion mynych o'i chau a dargyfeiriadau, tagfeydd ac oedi maith, amseroedd teithiau araf ac amseroedd ymateb araf i ddigwyddiadau.
- 5.4 Ystyrir bod terfynau cyflymder amrywiol yn cynyddu arferion gyrru gwael, trwy addasiadau afreolaidd i gyflymderau gyrru. Tybiwyd hefyd bod hyn yn cael effaith negyddol ar ansawdd aer.
- 5.5 Cyflwynwyd amrywiaeth o newidiadau tactegol i'w hystyried, fel cael gwared ar derfynau cyflymder lleol o 40mya, ailgyfeirio traffig yr M4 o'r dwyrain trwy Ffordd Fynediad Gwaith Dur yr A4810 a chau cyffyrdd ar yr M4.
- 5.6 Roedd gwelliannau i seilwaith yn cynnwys ffordd gyswllt M48 newydd â'r M4 tua'r dwyrain, lledaenu Twnelau Bryn-glas, a ffordd gyswllt newydd ar y Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol ym Maes-glas i'r A48/A48(M) yng Nghoedcernyw. Mae gwelliannau daearyddol ehangach yn cynnwys coridor y B4246 o Flaenafon i'r A465 a gwell seilwaith ffyrdd o'r gogledd i Dorfaen i'r A465. Cynigiwyd Morglawdd Hafren yn cynnwys ffordd newydd yn ogystal â chanolfannau trafnidiaeth newydd ar bob cyffordd o'r draffordd.

Trafnidiaeth gyhoeddus

- 5.7 Roedd gan lawer o randdeiliaid dybiaeth negyddol o dtrafnidiaeth gyhoeddus. Yn gyffredinol, roedd tybiaeth isel o'r elfen gwasanaeth cwsmeriaid sy'n gysylltiedig â defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Roedd cwynion yn cynnwys glendid gwael, diffyg cyfleusterau, a diffyg gwybodaeth a thocynnau cydgysylltiedig. Roedd nodweddion hollbwysig fel fforddiadwyedd, dibynadwyedd ac amllder, hyd teithiau, cysylltedd a chyfnewid, parcio, a llwybrau teithio llesol o'r safle bws neu'r orsaf drenau yn peri pryder hefyd.
- 5.8 Gwnaeth rhanddeiliaid yn haeru ei bod yn aml yn rhatach ac yn gyflymach teithio mewn car nag ar dtrafnidiaeth gyhoeddus. Ystyrir bod trafndiaeth gyhoeddus yn anaddas i'r rhai â phroblemau symudedd yn ogystal ag i'r rhai sy'n gwneud teithiau aml-ddiben, fel ymgorffori'r daith i'r ysgol, gofal plant, siopa neu weithgareddau hamdden i'w teithiau i'w cartrefi neu oddi yno. Rhoddwyd patrymau gweithio (e.e. shiftiau, oriau newidiol) a natur swyddogaethau gweithio (e.e. sy'n gwneud defnyddio car yn ofynnol yn ystod y diwrnod gwaith) yn rhesymau pam mae trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis teithio anaddas yn hytrach na'r car hefyd.
- 5.9 Pwysleisiodd safbwyntiau gwledig ar dtrafnidiaeth gyhoeddus bwysigrwydd dibynadwyedd. Mae anamllder gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig yn golygu y gall gwasanaeth bws sy'n cael ei ganslo neu sydd wedi'i fethu gael effaith fawr pan fo'n gadael y rhai sy'n byw yng nghefn gwlad yn sownd i ffwrdd o'u cartrefi neu'n teimlo wedi'u hynysu. Pwysleisiodd defnyddwyr gwledig a threfol yr effaith yr oedd amseroedd teithio hirfaith ar dtrafnidiaeth gyhoeddus yn ei chael ar ansawdd bywyd.
- 5.10 Galwodd rhanddeiliaid am rwydwaith trafndiaeth carbon isel modern ar draws y rhanbarth sy'n integredig, yn ddibynadwy, yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn ddiogel. Roedd mwy o gapasiti a gwasanaethau amlach yn geisiadau allweddol.
- 5.11 Roedd rhai rhanddeiliaid hefyd o'r farn y byddai perchnogaeth a rheolaeth gyhoeddus o'r system trafndiaeth gyhoeddus yn arwain at welliannau, yn enwedig o ran integreiddio a thocynnau.

Teithio llesol

- 5.12 Gan fod cyfraddau cerdded a beicio yng Nghymru yn dal i fod yn gymharol isel a sefydlog, nododd rhanddeiliaid yr hyn yr oeddent yn ei dybio yw'r prif rwystrau i ddefnydd cynyddol o foddau llesol. Cyfeiriwyd at ddiffyg hyder oherwydd ofn beicio ar ffyrdd prysur yn llawn traffig yn ogystal â diffyg llwybrau troed wedi'u goleuo yn dda ac amseroedd cau parciau hwyr.

- 5.13 Nodwyd diffyg mannau storio beiciau mewn gorsafoedd ac ar drenau, diffyg llwybrau amlwg i gerddwyr rhwng gorsafoedd bysiau a threnau a chyfleusterau beicio annigonol mewn gweithleoedd hefyd.
- 5.14 I roi hwb i rannu moddau ar gyfer teithio llesol, galwodd rhanddeiliaid am hyfforddiant beicio i oedolion a phlant, llwybrau diogel i'r ysgol a hyrwyddwyr teithio llesol mewn ysgolion. I wella diogelwch, nodwyd gwelliannau i arwynebau ffyrdd, lonydd beicio ar wahân a llwybrau troed wedi'u goleuo yn dda. Nodwyd hefyd bod gan gyflogwyr swyddogaeth allweddol trwy ddarparu mannau storio beiciau diogel a chyfleusterau cawod/newid a benthyciadau i brynu beiciau ac offer.
- 5.15 Awgrymwyd cynllun prynu beiciau Cymru gyfan hefyd, yn ogystal â chyflwyno cynlluniau llogi beiciau, yn enwedig mewn canolfannau trafnidiaeth. Ystyriwyd bod gwell darpariaeth ar gyfer cludo beiciau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn alluogwr allweddol.

Cludo nwyddau

- 5.16 Roedd rhanddeiliaid o'r farn bod cyfuniad o batrymau defnyddio a ffordd o fyw ehangach ynghyd â pholisi a seilwaith annigonol o ran trefniadau cludo nwyddau carbon isel yn achosi anawsterau o ran cludo nwyddau ar draws y rhanbarth.
- 5.17 Mae poblogrwydd manwerthwyr ar-lein â disgwyliadau o dderbyn y diwrnod nesaf yn achosi symudiadau logisteg sy'n peri problemau. Roedd teithio ar adegau brig ar gyfer cludo yn angenrheidiol gan fod y sector manwerthu yn dal i weithredu yn ystod oriau brig, sy'n cyfrannu at dagfeydd. Nodwyd diffyg dibynadwyedd teithiau ar yr M4 a ffyrdd cyfagos, a phrin yw cydnherthedd y rhwydwaith i sicrhau'r gallu i gludo nwyddau yn effeithiol.
- 5.18 Roedd symud trefniadau cludo nwyddau o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd a'r môr yn hynod anodd o ystyried y diffyg llwybrau rheilffordd sy'n cysylltu â phorthladdoedd (ac mae mynediad ar ffyrdd yn cael ei llesteirio gan dagfeydd hyd yn oed), depos nad ydynt wedi'u lleoli yn agos at reilffyrdd, a dim trefn gymhelliant i annog rheilffyrdd cludo nwyddau segur. Cyfeiriodd rhanddeiliaid at ddiffyg capasiti, cynllunio a chyllid ar draws y system cludo nwyddau ar y rheilffordd gyfan.
- 5.19 Galwyd am gymhellion i ddefnyddio cerbydau nwyddau glanach, er bod llawer yn derbyn bod hyn yn anodd iawn i gerbydau mwy. Awgrymwyd y 'filltir olaf' ar gyfer cludo fel prif darged fel bod mynediad cerbydau mawr sy'n llygru at ganol trefi a dinasoedd yn cael ei ddisodli gan gerbydau trydan a beiciau cargo.

5.20 I symud trefniadau cludo nwyddau i'r rheilffyrdd, galwodd rhanddeiliaid am integreiddio'r amserlen yn well ar draws porthladdoedd, fferïau, rheilffyrdd a ffyrdd. Awgrymwyd cymhellion ar gyfer cyfleoedd marchnad newydd trwy ganiatáu trefniadau cludo nwyddau bach ar wasanaethau rheilffordd i deithwyr yn ogystal â nwyddau swmp fel cyflenwadau meddygol y GIG (gan gynnwys trawsblaniadau a gwaed). Galwodd rhanddeiliaid hefyd am fwy o fuddsoddiad mewn traffig cychod camlas, afon ac arfordir i gludo nwyddau ac i ystyried dronau ar gyfer cludo parseli bach mewn ardaloedd gwledig. Ystyriwyd hefyd bod adeiladu mwy o ganolfannau cyfuno yn ateb i helpu i leihau amseroedd teithiau.

Creu lleoedd a datblygu

5.21 Cafwyd cydnabyddiaeth eang ymhlith rhanddeiliaid fod polisïau cynllunio defnydd tir wedi creu llawer o'r problemau yn ein system drafnidiaeth ac wedi llunio'r ffordd yr ydym yn symud, yn byw ac yn gweithio tuag at yr angen am gar.

5.22 Mae diffyg dull cynllunio cydgysylltiedig wedi arwain at leoli datblygiadau allweddol fel safleoedd tai, ysbytai, cyflogaeth, manwerthu a hamdden i ffwrdd o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, gan sicrhau mai mynediad â char yw'r modd mwyaf cyfleus. Ystyriwyd bod dulliau datblygu economaidd yn lleoli swyddi yn bell o le mae pobl yn byw, gyda phatrymau galw yn dod yn fwy gwasgaredig. Mae hyn wedi cynyddu'r angen i deithio a hyd teithiau. Mae hefyd wedi ei gwneud yn anoddach cynnig opsiwn trafndiaeth gyhoeddus effeithlon neu berthnasol.

5.23 Roedd rhanddeiliaid o'r farn bod goruchafiaeth ddilynol teithio mewn car wedi cael effaith negyddol sylweddol ar ansawdd bywyd ac ymdeimlad o le. Mae cymunedau wedi eu gwahanu gan ffyrdd prysur a swnllyd ac mae mannau lle ceir llawer o lygredd yn cyfrannu at broblemau iechyd gan gynnwys clefyd anadlol, canser a phwysau geni isel. Mae mannau parcio a lle ar y ffyrdd yn dominyddu parth y cyhoedd, er bod ceir yn llonydd ac yn segur yn ystod y rhan fwyaf o'r dydd.

5.24 Galwodd rhanddeiliaid am ostyngiad i'r galw i deithio trwy lunio polisïau cydgysylltiedig ar lefel leol a chenedlaethol i hwyluso defnydd tir cynaliadwy, datblygiad sy'n seiliedig ar drafnidiaeth a dull lluosganolog o dyfu cyflogaeth.

5.25 Ystyriwyd bod cymdogaethau 'ugain munud' yn ffordd ymlaen, gan sicrhau bod mwy o ysgolion, gwaith, manwerthu a hamdden ar gael yn agosach i gartref ac o fewn y gymuned leol. Roedd angen treialon 'Iseldiroedd Bach' i ad-drefnu cymdogaethau i ffwrdd o fod wedi'u dominyddu gan geir a thuag at deithio

llesol. Ystyriwyd bod seilwaith gwyrdd a pharth cyhoeddus deniadol yn bolisiâu sylfaenol pwysig i'r mathau hyn o gymunedau.

- 5.26 Ystyriwyd mai'r sector cyhoeddus fyddai'r esiampï ddelfrydol ar gyfer adleoli swyddi i ganolfannau cyflogaeth lleol (wedi'u seilio ar ganolfannau trafndiaeth), gweithio hyblyg a chyflwyno 5G. Mae rhanddeiliaid hefyd yn dymuno gweld awdurdodau lleol yn gwneud gwell defnydd o ysgogiadau Adran 108 i ddarparu seilwaith trafndiaeth gynaliadwy, mwy o ddatblygiadau tai lleol di-geir a mwy o gynlluniau teithio i ysgolion a gweithleoedd.

Platfform ymgysylltu â'r cyhoedd ar-lein 'Dweud eich Dweud'

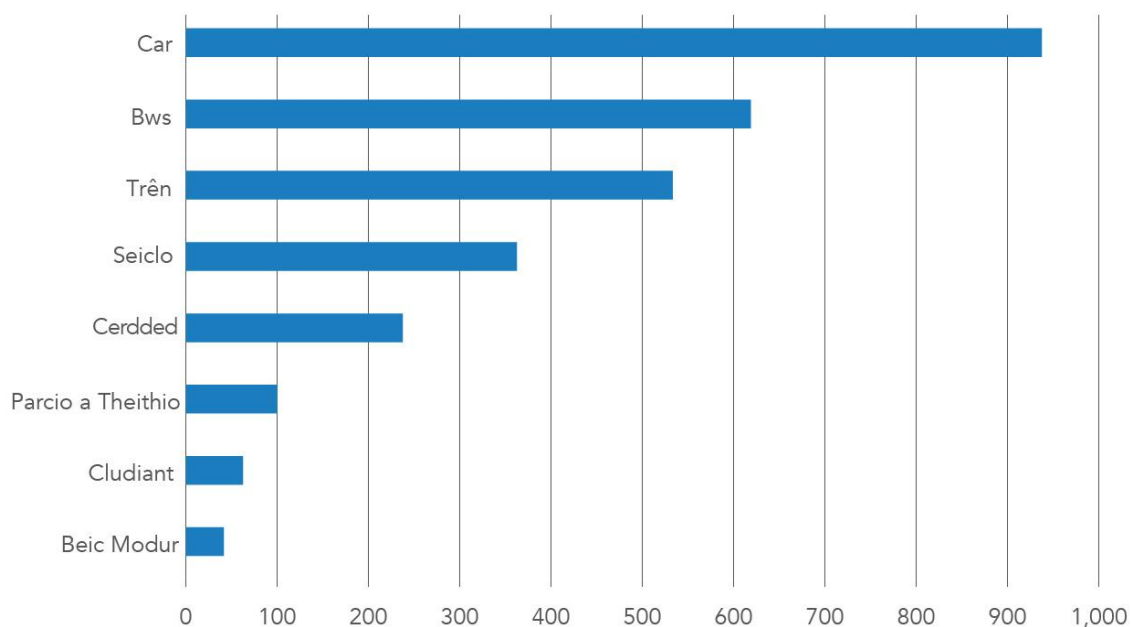
- 6.1 Lansiodd y Comisiwn blatfform ymgysylltu â'r cyhoedd ar-lein ym mis Chwefror 2020 yn rhan o'i ymgyrch 'Dweud eich Dweud' ar gyfer defnyddwyr trafnidiaeth a'r cyhoedd ehangach. Hysbysebwyd hyn trwy gyfryngau cymdeithasol a grwpiau rhanddeiliaid strategol.
- 6.2 Caniataodd yr offeryn ar-lein i bobl nodi'n union ar fap o dde-ddwyrain Cymru yr ardaloedd lle maent yn cael unrhyw broblemau teithio ac i fynegi eu barn ar y gwelliannau sydd eu hangen.
- 6.3 Gadawodd dros 1,800 o gyfranogwyr un neu fwy o sylwadau ar y platfform. Sgrin lun enghreifftiol o 'Dweud eich Dweud' yw Ffigur 1, sy'n dangos y lleoliadau a nifer y sylwadau a dderbyniwyd.



Ffigur 1: Sgrin lun o 'Dweud eich Dweud' yn dangos y manau lle ceir y mwyaf o broblemau teithio

- 6.4 Mae Ffigur 2 yn dangos nifer y sylwadau a wnaed yn ôl modd. Mae'r gyfran fwyaf o sylwadau a dderbyniwyd ar y platfform yn ymwneud â'r car, ac yna, yn nhrefn eu niferoedd, bysiau, rheilffordd, beicio, cerdded, Parcio a Theithio, cludo nwyddau a beicio modur. Fodd bynnag, trwy gyfuno sylwadau yn ymwneud â bysiau, rheilffordd a Pharcio a Theithio yn gategori 'trafnidiaeth gyhoeddus' cyffredinol, mae'r cyfansymiau hyn o sylwadau yn uwch na'r rhai sy'n ymwneud â cheir, sy'n awgrymu diddordeb sylweddol mewn materion trafnidiaeth gyhoeddus ar draws y rhanbarth.

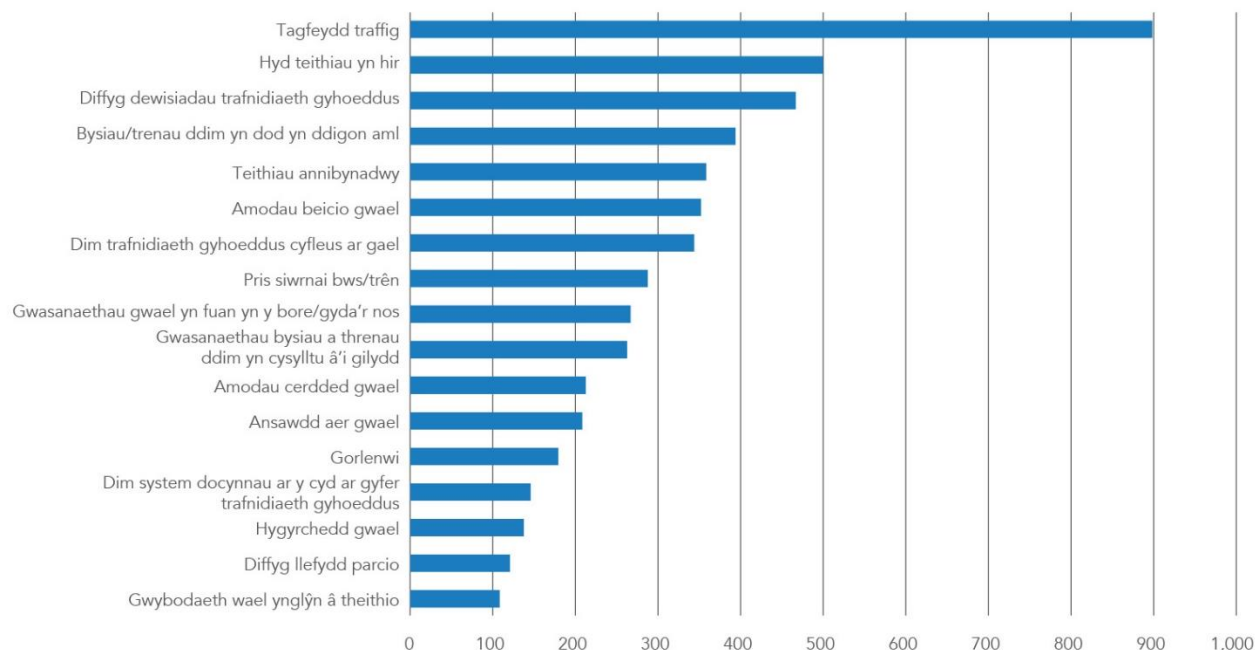
- 6.5 Mae'r crynodiad uchel o sylwadau yn ymwneud â cheir yn cyd-fynd â'r ffaith mai dyma'r prif fodd teithio yn ne-ddwyrain Cymru. Bydd gogwydd cynhenid tuag at faterion yn ymwneud â cheir hefyd o gofio'r farn negyddol gref ymhlith y cyhoedd ar y penderfyniad am Ffordd Liniaru'r M4 ac ymwybyddiaeth bod gwaith y Comisiwn yn gysylltiedig â thagfeydd ar yr M4. Tagfeydd traffig hefyd yw'r broblem deithio a nodir amlaf gan gyfranogwyr ar y platfform.



Ffigur 2: Nifer y sylwadau 'Dweud eich Dweud' yn ôl modd trafndiaeth

Problemau Teithio Presennol

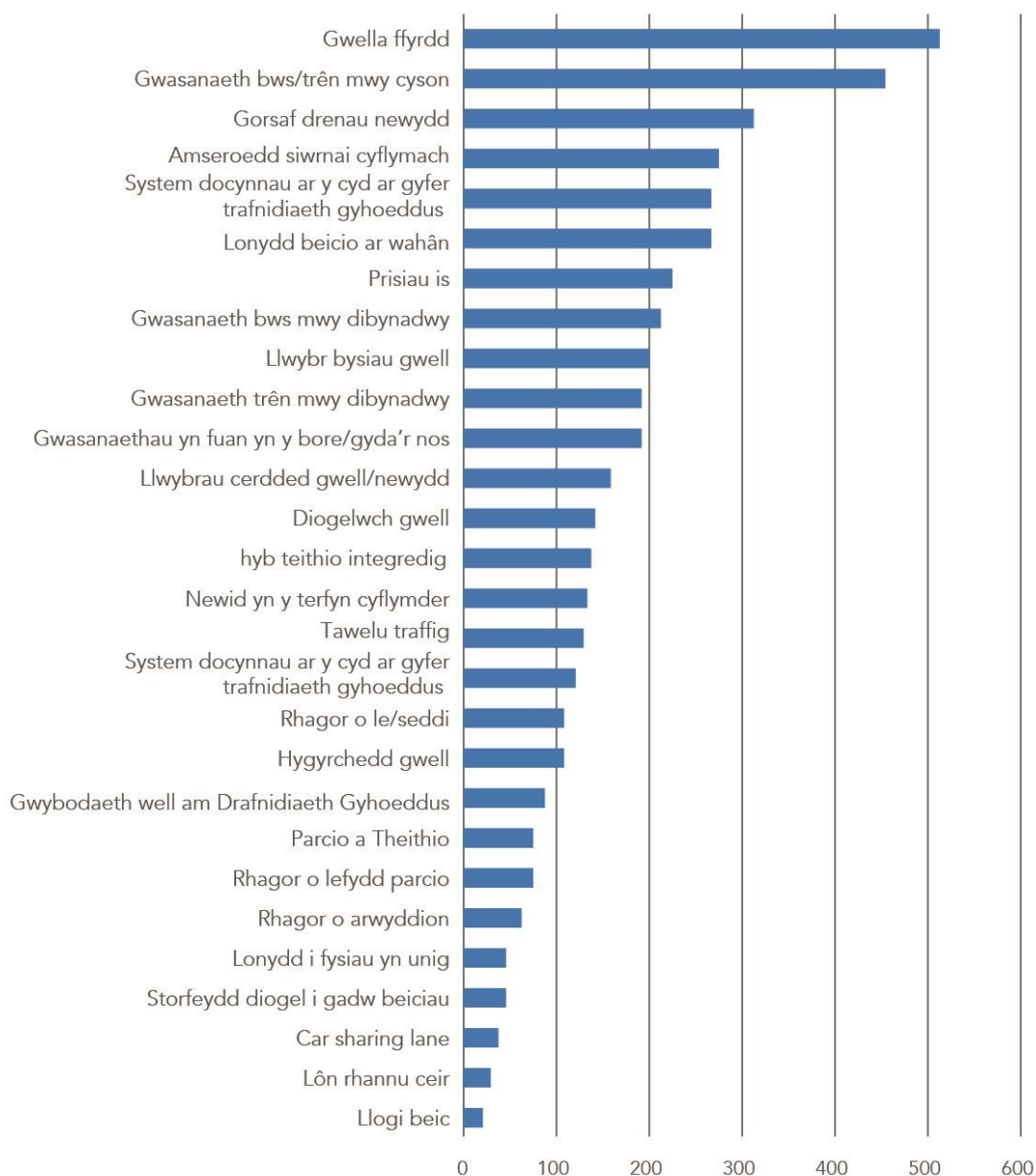
- 6.6 Gofynnwyd i'r rhai a ddefnyddiodd y platfform i roi 'pin' ar fap i nodi lleoliad penodol lle'r oeddent o'r farn bod problem deithio. Yna cynigiodd y platfform gyfres o broblemau a bennwyd ymlaen llaw i ddewis o'u plith. Rhoddwyd opsiwn 'arall' i'r rhai a gymerodd ran hefyd, fel y gallent gyflwyno gwybodaeth nad oedd wedi'i hadlewyrchu yn y dewisiadau a bennwyd ymlaen llaw.
- 6.7 Mae Ffigur 3 yn dangos mai'r tair problem fwyaf a effeithiodd yn negyddol ar deithiau'r cyfranogwyr yn y lleoliad a ddewiswyd ganddynt oedd tagfeydd traffig, amseroedd teithiau araf, a diffyg opsiynau trafndiaeth gyhoeddus.



Ffigur 3: Y nifer o weithiau y dewisodd cyfranogwyr 'Dweud eich Dweud' broblem fel un a oedd yn effeithio'n negyddol ar drafnidiaeth yn y lleoliad a ddewiswyd ganddynt

Gwelliannau sydd eu Hangen yn y Dyfodol

- 6.8 Defnyddiwyd yr un fformat ar gyfer cwestiynau am y math penodol o welliannau yr oedd cyfranogwyr o'r farn a fyddai'n datrys eu problemau teithio presennol yn y lleoliad a nodwyd ganddynt. Cynigiodd y platfform gyfres o welliannau a bennwyd ymlaen llaw i'r cyfranogwyr ddewis o'u plith a rhoddwyd opsiwn 'arall' hefyd fel y gallent gyflwyno gwybodaeth nad oeddent o'r farn oedd wedi'i hadlewyrchu yn y gwelliannau a bennwyd ymlaen llaw.
- 6.9 Mae Ffigur 4 yn dangos y gwelliannau a ddewiswyd amlaf yr oedd y cyfranogwyr eisiau eu gweld. Y pump uchaf a ddewiswyd amlaf oedd gwella ffyrdd presennol, gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus amlach, gorsafoedd trenau newydd, amseroedd teithiau cynt a gwasanaethau bws a rheilffordd cydgysylltiedig.



Ffigur 4: Y nifer o weithiau y dewisodd cyfranogwyr ‘Dweud eich Dweud’ welliant yn y lleoliad a ddewiswyd ganddynt

Potensial ar gyfer Newid Moddol

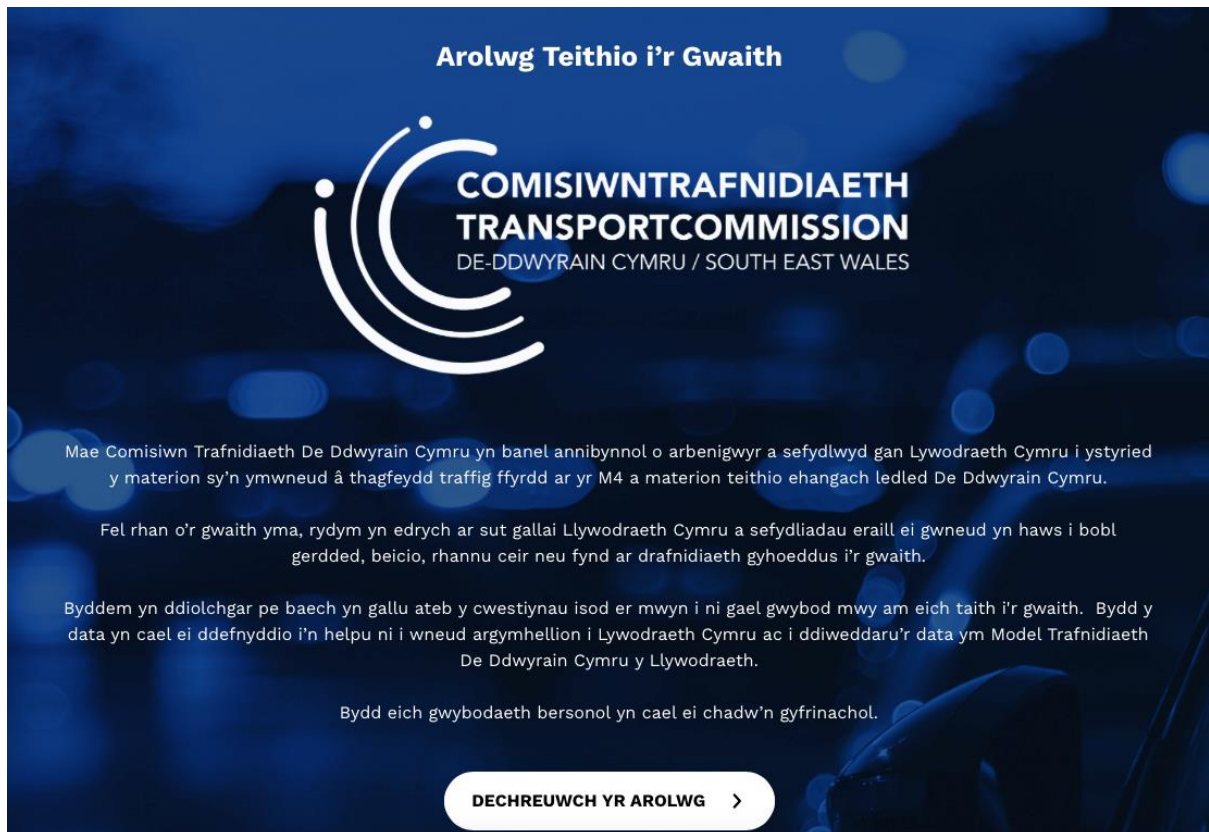
6.10 Er i gyfranogwyr nodi rhwystrau i ddefnyddio moddau trafnidiaeth cynaliadwy, cadarnhaodd cyfran uchel y byddent yn ystyried defnyddio eu ceir yn llai pe byddai gwelliannau yn cael eu gwneud.

6.11 Atebodd bron i holl gyfranogwyr ‘Dweud eich Dweud’ y cwestiwn: “Os byddai eich 3 phrif welliant yn cael eu cyflawni, a fydddech chi’n ystyried defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded neu feicio ar gyfer rhai teithiau rydych chi’n eu gwneud yn y car ar hyn o bryd?”

- 6.12 Dangosodd mwyafrif y cyfranogwyr duedd tuag at newid moddau ar gyfer rhai o'u teithiau, wrth i 65% ateb 'byddwn' a 15% ateb 'efallai'. Dywedodd 20% na fyddent yn ystyried defnyddio moddau eraill, er i welliannau gael eu gwneud.
- 6.13 Ar y cyfan, mae hyn yn awgrymu bod marchnad gadarnhaol ar gyfer newid modd trafnidiaeth gyhoeddus y gellir ei datblygu ochr yn ochr â newid i foddau llesol ar gyfer rhywfaint o'r daith neu'r daith gyfan.

Arolwg Teithio i'r Gwaith

- 7.1 Mae gwaith dadansoddi traffig a wnaed gan y Comisiwn wedi dangos bod tagfeydd traffig ar yr M4 yn peri'r mwyaf o broblemau yn ystod oriau brig a'i bod yn sicr yn broblem i gymudwyr. Roedd y Comisiwn eisiau pwyslais yn y gwaith arolwg felly ar gyflogwyr mawr wedi'u lleoli ar hyd neu'n agos at goridor yr M4, gan mai dyma'r bobl sydd fwyaf tebygol o ddefnyddio'r M4 ar gyfer cymudo.
- 7.2 Mae arolygon Teithio i'r Gwaith yn offeryn defnyddiol ar gyfer datblygu cronfa dystiolaeth o batrymau teithio ac arferion sy'n gysylltiedig â chymudo. O'u cynnal yn rheolaidd, maent hefyd yn cynnig mesur defnyddiol o newid ymddygiad, yn enwedig o ran rhannu moddau ar gyfer teithiau i'r gwaith.
- 7.3 Mae gwaith dadansoddi traffig wedi dangos mai'r symudiadau traffig prysuraf ar hyd yr M4 (symudiadau tarddle-cyrchfan) yw teithiau yn ystod oriau brig rhwng Caerdydd a Chasnewydd, a rhwng ardal ehangach de-ddwyrain Cymru a Bryste Fwyaf.
- 7.4 Targedodd y Comisiwn arolygon cyflogeion a chyfweliadau uwch reolwyr o nifer o gyflogwyr cyhoeddus a phreifat mawr, yr oedd eu lleoliadau yn cyd-fynd â'r symudiadau traffig prysuraf hyn. Cynhaliwyd yr arolwg Teithio i'r Gwaith rhwng mis Chwefror a mis Ebrill 2020 gan ddefnyddio cyfuniad o ymgysylltu wyneb yn wyneb ar y safle ynghyd â fersiwn ar-lein o'r un arolwg.
- 7.5 Tarfwyd ar yr arolwg wedyn gan yr achos byd-eang o'r feirws COVID-19, gan arwain at nifer y sefydliadau a'r cyflogeion yr oeddem wedi bwriadu ymgysylltu â nhw wyneb yn wyneb yn lleihau. Mae hefyd wedi arwain yn ddealladwy at lawer o sefydliadau (yn enwedig y rhai â gweithwyr allweddol) yn blaenoriaethu eu cyfathrebu hanfodol eu hunain â chyflogeion yn gysylltiedig â COVID-19 yn hytrach na hyrwyddo ein harolwg Teithio i'r Gwaith ar-lein. Canlyniad y rhwystrau hyn oedd bod lefel yr ymgysylltiad â busnesau yn sylweddol is na'r hyn a fwriadwyd. Fel y cyfryw, dylid dehongli'r canlyniadau gyda chryn ofal.
- 7.6 Derbyniwyd ymatebion i'r arolwg Teithio i'r Gwaith gan 39 o wahanol gyflogwyr o bob cwr o dde-ddwyrain Cymru a Bryste Fwyaf. Ceir rhestr lawn o'r cwmnïau hyn yn Atodiad A.
- 7.7 Oherwydd COVID-19, dim ond dwy gyfres o arolygon wyneb yn wyneb a gynhaliwyd ar y safle gyda chyflogwyr rhanbarthol mawr; un sefydliad sector cyhoeddus mewn lleoliad canol dinas ac un cwmni gweithgynhyrchu sector preifat wedi'i leoli mewn lleoliad y tu allan i'r dref. Am y rhesymau hyn, nid yw maint y sampl yn ddigon mawr i gyflwyno'r canlyniadau yma. Bydd y Comisiwn yn ystyried ffurfiau eraill o ymgysylltu ar gyfer y dyfodol, fel y disgrifir yn *Casgliadau sy'n Dod i'r Amlwg*.



Ffigur 5: Sgrin lun o hafan yr Arolwg Teithio i'r Gwaith

7.8 Ystyriodd ein harolwg Teithio i'r Gwaith y canlynol:

- modd cymudo nodweddiadol
- pellter teithio, amseroedd teithio a hyd y daith
- tybiaethau o ba mor rhwydd/anodd yw cymudo ar drafnidiaeth gyhoeddus, trwy deithio llesol neu drwy rannu car a rhwystrau i ddefnyddio'r moddau hyn
- mesurau i annog newid moddol
- polisïau parcio yn y gweithle a gweithio'n hyblyg

Canfyddiadau Meintiol ar Batrymau Teithio i'r Gwaith Presennol

- 7.9 Dangosodd yr arolwg fod 72% yn teithio i'r gwaith mewn car, sy'n agos i gyfartaledd Prydain Fawr.¹ Mae mwyafrif y rhai sy'n cymudo mewn car hefyd yn teithio yn unigol, a dim ond 7% sy'n rhannu car ar gyfer eu holl daith gymudo neu ran ohoni.
- 7.10 Mae rhagoriaeth ceir ar gyfer teithiau cymudo dyddiol yn debygol o gael ei dylanwadu gan y ffaith bod tua thri chwarter yr ymatebwyr hynny yn cael lle parcio am ddim gan eu cyflogwyr. Hefyd, dywedodd dau o bob tri o'r ymatebwyr eu bod yn dioddef rhwystrau sy'n ei gwneud yn anodd defnyddio opsiynau eraill ac eithrio'r car. Roedd nifer sylweddol o'r ymatebwyr yn gyflogeion sefydliadau sydd wedi'u lleoli ar safleoedd y tu allan i drefi ar hyd yr M4 rhwng de-ddwyrain Cymru ac ardal Bryste Fwyaf, ac nid ydynt wedi'u gwasanaethu'n dda gan drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r lleoliadau hyn yn cynrychioli proffil nodweddiadol datblygiad economaidd ar hyd coridor yr M4.
- 7.11 Roedd tua 20% o'r ymatebwyr yn defnyddio'r bws neu'r trê'n i gymudo i'r gwaith, sy'n uwch na chyfartaledd Prydain Fawr.¹
- 7.12 Roedd bron i 10% o'r ymatebwyr yn cymudo trwy deithio llesol ac roedd tua hanner y rhain yn beicio i'r gwaith. Mae cyfran y rhai sy'n beicio yn uwch na chyfartaledd Prydain Fawr ac, i'r gwrthwyneb, mae cyfran y rhai sy'n cerdded yn is na chyfartaledd Prydain Fawr. Gellir esbonio hyn drwy'r pellteroedd maith y mae cyfran sylweddol o'r ymatebwyr yn eu teithio i'r gwaith; roedd 55% o'r ymatebwyr yn teithio dros 10 milltir ar eu taith gymudo ddyddiol, ac roedd 35% o'r ymatebwyr yn teithio 20 milltir neu fwy bob diwrnod gwaith.
- 7.13 Mae amser cyfartalog y daith i'r gwaith hefyd yn adlewyrchu'r pellteroedd maith y mae llawer o gymudwyr yn eu teithio. 46 munud yw amser taith cyfartalog y rhai a arolygwyd, sy'n sylweddol hwy na chyfartaledd Prydain Fawr sef 29 munud.¹

Canfyddiadau Patrymau Teithio i'r Gwaith yn y Dyfodol a'r Potensial ar gyfer Newid Moddol

- 7.14 Roedd ychydig yn llai na hanner y gyrrwyr ceir yn yr arolwg yn cytuno y byddent yn fodlon rhoi cynnig ar opsiynau eraill fel cerdded, beicio, trafnidiaeth gyhoeddus neu rannu car i deithio i'r gwaith, rywfaint o'r amser.

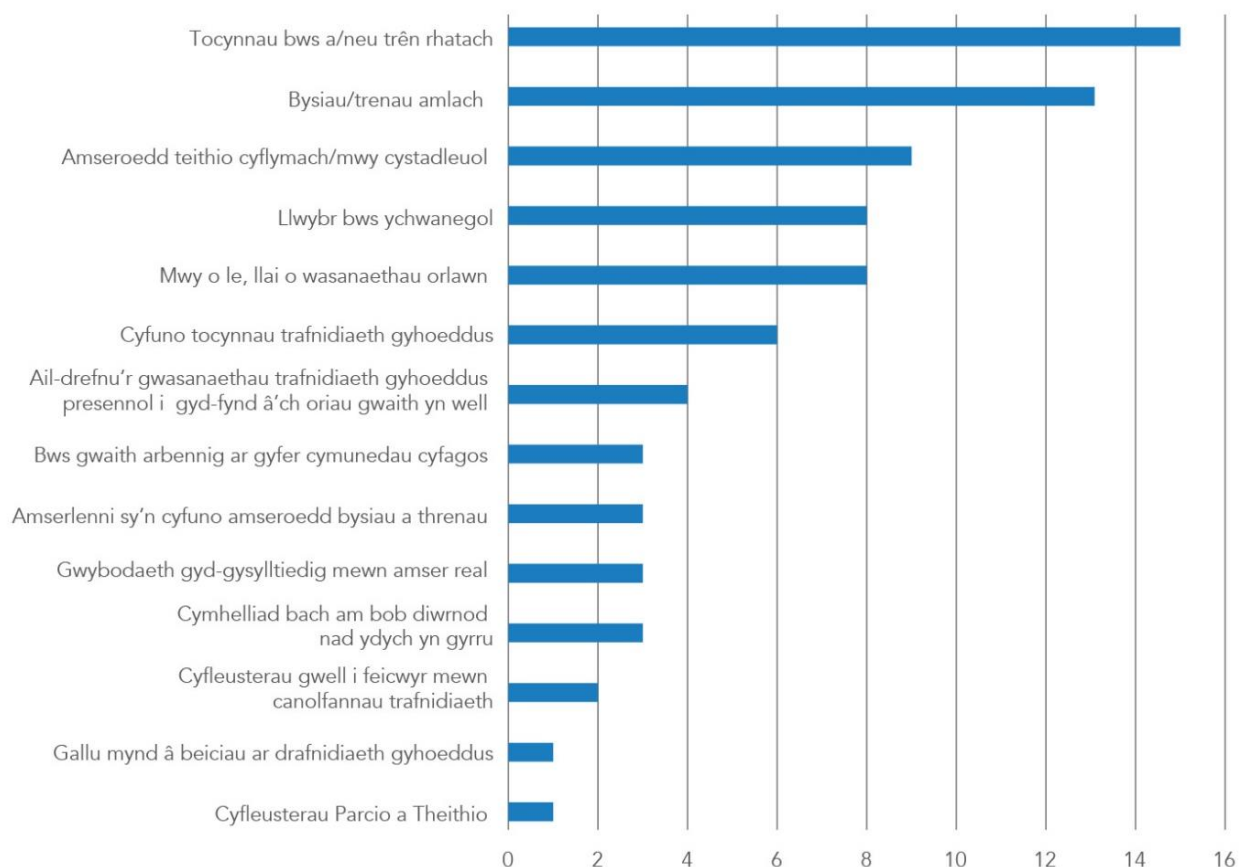
¹ Ystadegau Adran Drafnidiaeth Prydain Fawr 2019

7.15 Roedd dros hanner y rhai a gymerodd ran yn cytuno y byddent yn fodlon defnyddio Parcio a Theithio yn rhan o'u taith gymudo ddyddiol pe byddent o'r farn ei fod yn cynnig gwasanaeth da a mynediad da at eu safle cyflogaeth.

7.16 Dywedodd dau o bob tri o'r ymatebwyr fod ganddynt ddiddordeb mewn ymchwilio i'r opsiwn o weithio oriau hyblyg neu weithio gartref. I'r rhai nad oedd ganddynt ddiddordeb yn yr opsiwn hwn, awgrymodd tua hanner fod hyn oherwydd bod eu swydd yn eu hatal rhag bod i ffwrdd o'u gweithle. Mae gan 80% o gyflogwyr yr ymatebwyr bolisiau ar waith eisoes i alluogi oriau gwaith hyblyg neu weithio gartref ran o'r wythnos.

Cymhellion ar gyfer Cymudo ar Drafnidiaeth Gyhoeddus

7.17 Mae Ffigur 6 yn dangos yr ymyriadau yr oedd cyfranogwyr o'r farn fyddai'n eu hannog fwyaf i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn hytrach na'u ceir ar gyfer teithio i'r gwaith. Tocynnau bws a thrên rhatach, gwasanaethau bws a thrên amlach ac amseroedd teithiau cyflymach ar drafnidiaeth gyhoeddus oedd y prif ymyriadau a ffafriwyd.



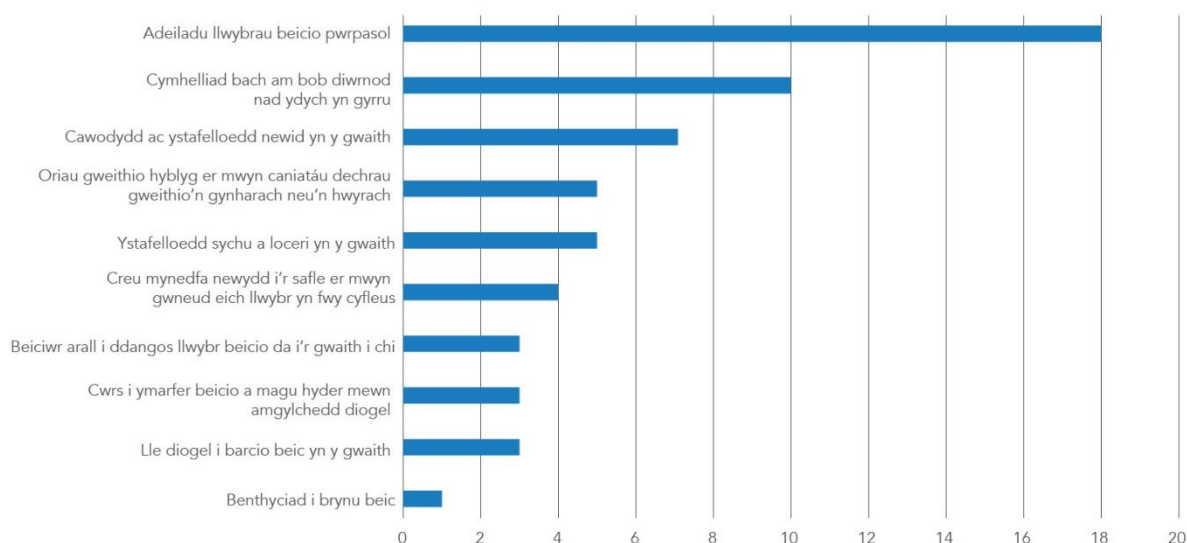
Ffigur 6: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd ymyriad trafndiaeth gyhoeddus

7.18 Cyfeiriodd y rhai a gymerodd ran at nifer o rwystrau a oedd yn eu hatal rhag defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i fynd i'r gwaith. Rhwystr cyffredin i ddefnyddio'r bws oedd mynychder llwybrau yn teithio i mewn i'r dinasoedd, yn hytrach nag ar eu traws. Hefyd, mae cysylltiadau gwael rhwng gwasanaethau bws yn gwneud amseroedd teithiau yn hwy. O ran trenau, nododd y rhai a gymerodd ran y diffyg gwasanaeth bws yn mynd â nhw i'r orsaf drenau i'w gweithle a nôl. Nid oedd safleoedd mawr â dros 10,000 o gyflogeion hyd yn oed yn cynnig gwasanaeth gwennol o'r orsaf drenau agosaf. Rhwystrau eraill a oedd yn gyffredin i fysiau a'r rheilffordd oedd y diffyg gwasanaethau uniongyrchol a rheolaidd, annibynadwyedd, amseroedd teithiau maith a thocynnau drud.

7.19 Yn aml, roedd angen i'r rhai â chyfrifoldebau gofalu wneud teithiau aml-ddiben, e.e. i ddarparwyr gofal plant na fyddai'n ymarferol heb deithio mewn car.

Cymhellion i Gymudo trwy Deithio Llesol

7.20 Mae Ffigur 7 yn dangos poblogrwydd cymhellion teithio llesol. Y tri ymyriad mwyaf poblogaidd yr oedd cyfranogwyr o'r farn fyddai'n eu hannog i gerdded neu feicio i'r gwaith yn hytrach na gyrru, oedd llwybrau beicio penodol newydd, cymhelliad bach bob dydd heb ddefnyddio car a chawodydd ac ystafelloedd newid yn y gwaith.

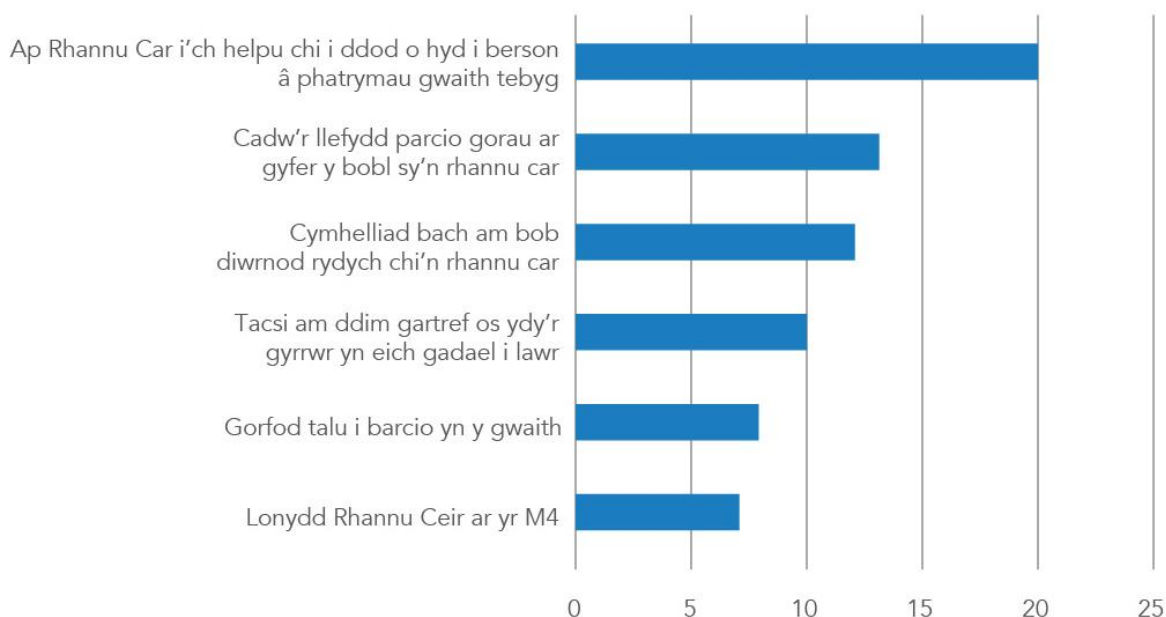


Ffigur 7: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd gymhelliad teithio llesol

7.21 Y rhwystr y cyfeiriwyd ato'n fwyaf cyffredin ar gyfer cymudo i'r gwaith trwy fodd llesol oedd diogelwch, wrth i lawer o ymatebwyr ddweud yn syml nad oedd y ffyrdd yn ddigon diogel iddynt ystyried beicio. Cyfeiriwyd at oedran neu lefelau ffitrwydd hefyd fel rhesymau pam na fyddai rhai ymatebwyr hyd yn oed yn ystyried moddau llesol, yn enwedig beicio.

Agweddau at Gymudo trwy Rannu Car

7.22 Mae Ffigur 8 yn dangos poblogrwydd ymyriadau rhannu car. Y tri ymyriad mwyaf poblogaidd yr oedd ymatebwyr o'r farn fyddai'n eu hannog i rannu car yn hytrach na gyrru i'r gwaith ar eu pen eu hunain oedd ap rhannu car i helpu i ddod o hyd i bartner â phatrymau gwaith tebyg, lle parcio wedi'i gadw mewn lleoliad da i'r rhai sy'n rhannu car a chymhelliad bach bob dydd heb ddefnyddio car.



Ffigur 8: Canran yr ymatebwyr a ddewisodd gymhellion rhannu car

7.23 Rhwystr a nodwyd yn gyffredin i rannu car i'r gwaith, yn enwedig i'r rhai mewn swyddi gweithgynhyrchu, oedd yr amseroedd gorffen amrywiol a oedd yn ei gwneud yn anodd cynllunio rhannu taith â chydweithiwr. Dywedodd llawer hefyd ei bod yn anodd dod o hyd i gydweithiwr arall â'r un amser gorffen. I'r rhai a oedd yn gweithio oriau hyblyg (gweithwyr coler wen yn bennaf), roedd yn ymddangos bod diffyg apêl rhannu car yn seiliedig ar ofal plant a'r angen i yrru i'r ysgol ar y ffordd adref. Roedd eraill o'r farn ei fod yn cyfyngu eu gallu i fynd i'r gampfa neu'r archfarchnad ar y ffordd adref o'r gwaith. Yn ei hanfod, roedd rhannu car yn cael ei gysylltu â diffyg hyblygrwydd a'r anallu i wneud teithiau personol.

7.24 Cyfeiriwyd at ddiogelwch neu resymau cymdeithasol hefyd, yn enwedig (ond nid yn unig) gan fenywod, wrth i'r ymatebwyr fynegi'r angen i adnabod y person yn dda i deithio gyda nhw mewn car yn hytrach na chael eu paru â chydweithiwr 'dienw' trwy ap rhannu car.

Cymhellion ar gyfer Parcio a Theithio

- 7.25 Nododd yr arolwg fod 57% o'r ymatebwyr yn dweud y byddent yn fodlon defnyddio Parcio a Theithio yn rhan o'u taith gymudo ddyddiol pe baent yn credu ei fod yn cynnig gwasanaeth da a mynediad da at eu safle cyflogaeth.
- 7.26 O'r uchod, dywedodd 36% na fyddent yn ystyried defnyddio Parcio a Theithio, gan roi amrywiaeth o resymau gan gynnwys tybiaeth eu bod yn cymryd amser, yn anghyfleus ac yn golygu cyfnewid ychwanegol yn y daith. Roedd tybiaeth hefyd nad ydynt yn ddiogel a bod perygl uchel cysylltiedig o ddwyn a difrodi ceir. Rhoddodd eraill reswm tebyg dros beidio â rhannu car, sef yr angen i fod â'u ceir at ddefnydd busnes yn ystod y dydd.
- 7.27 Unwaith eu bod yn y car, roedd rhai ymatebwyr o'r farn ei bod yn ddibwynt newid modd yn hytrach na gyrru'r holl ffordd i'r gwaith, pwynt a gefnogir gan y lefelau uchel o leoedd parcio am ddim a ddarperir i gyflogeion gan lawer o weithleoedd yn yr arolwg.
- 7.28 Cipolwg yw Ffigur 9 isod o'r sylwadau a wnaed gan ymatebwyr i'r Arolwg Teithio i'r Gwaith am rwystrau i gymudo cynaliadwy.

Rhwystrau i Gymudo Cynaliadwy



Ffigur 9: Casgliad o safbwyntiau ansoddol ymatebwyr yr Arolwg Teithio i'r Gwaith

ATODIAD A: Sefydliadau a Gymerodd Ran yn yr Arolwg Teithio i'r Gwaith

Cyflwynwyd ymatebion i'r arolwg Teithio i'r Gwaith gan y sefydliadau canlynol yn neddwyrain Cymru a de-orllewin Lloegr:

- | | | |
|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. A-Gas | 16. Forestry England | 28. MBDA |
| 2. Airbus | 17. Galliford Try | 29. Y Weinyddiaeth |
| 3. ALD Automotive | 18. GKN | Amddiffyn |
| 4. Alive Activities | 19. Gleeds | 30. Cyngor Dinas |
| 5. Atkins | Partnership | Casnewydd |
| 6. AXA | 20. Halo Foods | 31. Newport Wafer Fab |
| 7. Maes Awyr Bryste | 21. Hewlett Packard | 32. Ymddiriedolaeth |
| 8. Cyngor Dinas | 22. Highways | GIG Gogledd Bryste |
| Bryste | England | 33. Rolls Royce |
| 9. Grŵp BT | 23. CThEM | 34. Simmons & |
| 10. Burges Salmon | 24. Swyddfa Eiddo | Simmons |
| 11. Cyngor Dinas | Deallusol | 35. Cyngor De Swydd |
| Caerdydd | 25. Junction 28 | Gaerloyw |
| 12. Prifysgol Caerdydd | Group | 36. Prifysgol Bryste |
| 13. DAC Beechcroft | 26. Kendall Kingscott | 37. Prifysgol Gorllewin |
| 14. DSV Air & Sea | 27. Kerry Europe & | Lloegr |
| 15. Easyjet | Russia | 38. Llywodraeth Cymru |
| | | 39. WSP |

Rydym hefyd yn ddiolchgar am gyfraniad North Bristol SusCom wrth gynnal yr arolwg hwn.