



# Teithio o amgylch Bro Ddyfi

## Asesiad o flaenoriaethau cludiant y bobl leol

Comisiynwyd gan Cymunedau yn Gyntaf - Bro Ddyfi  
mewn partneriaeth â Camad, Ecodyfi a Chyngor Sir Powys

Ymchwilwyd ac ysgrifennwyd gan Lynn Sloman a Nat Taplin  
Cludiant er budd Ansawdd Bywyd [*Transport for Quality of Life*]

Cludiant er budd Ansawdd Bywyd [*Transport for Quality of Life*]  
Bwlch y Maen, Cwm Einion, Fwrnais, Ceredigion. SY20 8TD  
01654 781358  
lynsloman@merrygoround.fsnet.co.uk

Mehefin 2004

Diolch i Bwyllgor Llywio 'Cymunedau yn Gyntaf - Bro Ddyfi', Cyril Evans, Andy Rowland a Myra Francis, am eu cyngor, eu hawgrymiadau a'u cysylltiadau; i Gwilym Fychan, Ann Williams a Meirion Jones am eu cymorth wrth recriwtio aelodau grwpiau trafod a threfnu cyfarfodydd; ac i Chris Wilson a swyddogion adran cludiant Cyngor Sir Powys am eu hawgrymiadau a'u cefnogaeth. Yn olaf, diolch i bawb a gymerodd ran mewn grwpiau trafod neu a lanwodd holiadur, am gymryd yr amser i roi eu sylwadau a'u syniadau i ni.

## Cynnwys

	TUDALEN
1 Crynodeb	4
2 Cyflwyniad	7
3 Yr hyn y mae pobl yn ei ddweud am y cludiant presennol	9
3.1 Gwasanaethau bws	9
3.2 Gwasanaethau trên	12
3.3 Teithio ar gludiant cyhoeddus ar benwythnosau	14
3.4 Mynd ar fysiau a dod oddi arnynt	14
3.5 Teithio ar droed neu ar feic	15
4 Yr hyn y mae pobl yn ei ddweud am rai atebion posibl	20
4.1 Bws-dacsi gyda'r nos ac ar y penwythnos	21
4.2 Llwybrau troed / beic o Fachynlleth i Benegoes a Derwenlas	23
4.3 Cynllun rhannu car	24
4.4 Llwybrau diogel i'r ysgol	25
4.5 Bws cymunedol - Cyswllt Pentrefi	27
4.6 Clwb ceir	30
4.7 Olwynion i'r Gwaith	31
5 Lleihau ein heffaith at yr amgylchedd	31
5.1 Teithio i'r gwaith	32
5.2 Teithio i'r siopau	35
6 Argymhellion ar gyfer camau gweithredu a chasgliadau	37

Atodiad: yr holiadur

# 1 Crynodeb

Mae'r adroddiad hwn yn edrych ar sut fyddai pobl yn y rhan o Fro Ddyfi sy'n perthyn i Bowys yn hoffi gweld cludiant yn cael ei wella. Mae'n nodi blaenoriaethau allweddol ar gyfer gweithredu, wedi eu hamcanu'n bennaf at ddiwallu anghenion lleol, er byddent yn debygol o fod o fudd i ymwelwyr, hefyd. Gyda'i gilydd, gallai'r camau hyn gynnig rhwydwaith cludiant llawer gwell a fyddai, yn ei dro, yn fanteisiol i feysydd eraill sy'n destun pryder i Cymunedau yn Gyntaf, yn enwedig felly o safbwynt iechyd, hyfforddiant a'r economi.

Profir lefel uchel o anfodlonrwydd gyda'r gwasanaethau bws ym mhob ardal ar wahân i Fachynlleth ei hun a'r pentrefi yn union i'r gogledd (e.e. Aberllefenni, Ceinws). Tu hwnt i'r ardaloedd hyn, mynega rhwng 77% a 100% o'r trigolion fod y gwasanaeth naill ai'n eithaf gwael neu'n wael iawn.

Y prif welliannau y byddai pobl yn hoffi gweld eu gwireddu ydyw:

- Mwy o fysis ar brif lwybrau teithio, yn enwedig Machynlleth i'r Drenewydd.
- Rhyw fath o fws cymunedol dau ddiwrnod yr wythnos i bentrefi sydd wedi eu lleoli oddi ar y priffyrdd.
- Gwell gwasanaethau bws gyda'r nos ac ar ddydd Sul.
- Bysus sydd yn cysylltu â threnau.
- Amserlenni cyfredol yn y safleoedd bysus, a gwell gwybodaeth yn gyffredinol.
- Bysus sy'n cael eu cynnal a'u cadw'n well, ag iddynt fynedfeydd llawr isel a llefydd addas i feiciau, cadeiriau gwthio a bagiau siopa.

Roedd llawer o enghreifftiau o amserlenni bysus nad ydynt yn gweithio yn ymarferol: er enghraifft, yn cynnig dewis o naill ai 40 munud neu 4 awr ar gyfer siopa ym Machynlleth; neu'n cludo pobl i'r gwaith yn y bore ond nid yn dod â hwy adref yn ôl gyda'r hwyr, neu fel arall.

Tybid fod gwasanaethau trên yn well na'r gwasanaethau bysus. Y prif newidiadau y byddai pobl yn hoffi eu gweld ydyw:

- Arosfannau trên 'ar gais' rhwng Machynlleth a Chaersws.
- Gwell gwasanaethau trên ar benwythnosau a chyda'r min nos.
- Bysus wedi eu hamserlennu'n fwriadol i gyfarfod a chysylltu â threnau.
- Gwasanaeth bob awr rhwng Aberystwyth ac Amwythig.

Roedd yr amgylchiadau ar gyfer cerdded a beicio yn achos cryn bryder. Mewn pentrefi sydd ar y priffyrdd, roedd 66% yn dweud fod y palmentydd yn eithaf gwael neu'n wael iawn; a dywedodd dros hanner y rhai a hlwyd fod cyflymder traffig yn rhy uchel o lawer. Roedd pobl eisiau gweld y canlynol yn cael eu gwireddu:

- Troed-lwybrau a beic-lwybrau yn dilyn trywydd y priffyrdd, yn enwedig o Fachynlleth i Benegoes a Derwenlas; a hefyd o Gwm Llinau i Gemais ac i Lanbryn-mair. Dadleuai nifer o bobl o blaid cael y rhain ar *bob* priffordd gan gynnwys, er enghraifft, y briffordd rhwng Machynlleth ac Aberystwyth.
- Cyfyngiadau cyflymder is, a gorfodaeth fwy grymus ar gyflymder trafnidiaeth drwy bentrefi Cemais, Lanbryn-mair, Comins-coch, Derwenlas a Machynlleth.
- Gwell arwyddion a gwell gwaith cynnal ar lwybrau 'hawliau tramwy cyhoeddus'.
- Gwell gwaith glanhau ar lonydd a llwybrau oddi ar y prif strydoedd ym Machynlleth.

Holwyd barn pobl am wyth gwelliant penodol mewn perthynas â chludiant. Dyma nhw:

- Rhannu bws-dacsi, ‘yn ôl y gofyn’ gyda’r hwyrnos ac ar benwythnos ar y prif ffyrdd allan o Fachynlleth. Dywedodd 55 – 81% o bobl ar y gwahanol goridorau y byddent naill ai’n bendant yn eu defnyddio, neu efallai’n ystyried eu defnyddio.
- Sefydlu llwybrau cerdded / llwybrau beicio i Benegoes a Derwenlas. Atebodd 90% o drigolion Penegoes ac 81% o drigolion Derwenlas y byddent yn eu sicr o’u defnyddio.
- Cynllun rhannu car, a fyddai’n bennaf o werth i’r 60% o bobl sydd â swyddi beunyddiol yn Aberystwyth, Machynlleth a’r Drenewydd, yn enwedig y rhai hynny sy’n byw mewn pentrefi lle nad oes ganddynt wasanaeth bws.
- Llwybrau diogel i’r ysgol. Y rhannau mwyaf defnyddiol o’r rhain fyddai sefydlu llwybrau cerdded a/neu lonydd beicio o Benegoes a Derwenlas (parthed ysgolion Machynlleth) a llwybr o bont ‘Lloyd George’ i ganol y pentref (ysgol Llanbryn-mair).
- Bws cymunedol ‘Cyswllt Pentrefi’, a fyddai neu a fyddai ‘efallai’ yn ddefnyddiol iddynt, yn ôl atebion 50% o’r cartrefi mewn pentrefi ar lwybrau posibl. Y dewis mwyaf poblogaidd oedd bws i redeg ar ddyddiau Gwener neu Sadwrn (yn ogystal â diwrnod marchnad) a roddai 2 - 3 awr i bobl i’w dreulio’n y dref, - yn y bore, o ddewis.
- Clwb ceir. Roedd y diddordeb cryfaf yn hwn ymhlith trigolion Machynlleth, lle y mynegodd 84 o bobl y byddai’r clwb yn ddefnyddiol neu ‘efallai’ yn ddefnyddiol.
- Olwynion i’r Gwaith. Byddai tua chwarter o’r cartrefi cymwys (yn ddichonol) yn ei ddefnyddio neu efallai’n debygol o’i ddefnyddio.

Yn yr adroddiad edrychwyd a fyddai gwelliannau cludiant ar raddfa fechan yn gallu helpu’r amgylchedd a lleihau cyfaint y traffig. Canfyddwyd fod gyrwyr yn barod i dderbyn y syniad o deithio ar gludiant cyhoeddus, ar droed neu ar feic, yn achos cymaint â thraean o deithiau car i’r gwaith, *a hefyd* roedd hyn naill ai’n bosib ar hyn o bryd neu fe allai ddigwydd yn weddol rwydd. Y prif welliannau a fyddai’n hyrwyddo’r cyfryw symudiad fyddai sicrhau’r canlynol:

- Gwybodaeth dargedig parthed y gwasanaethau sydd eisoes ar gael (e.e. targedu cynllunwyr teithiau personol), neu wybodaeth a help i ddechrau cerdded neu feicio.
- Datblygu a hybu cronfa ddata o deithwyr a fo’n rhan o gynllun rhannu car.
- Cludiant cyhoeddus allan - *yn ogystal ag* yn ôl - ar ddechrau a diwedd diwrnod gwaith, rhwng Y Drenewydd, Machynlleth a Thywyn; gyda thocynnau y gellid eu cyfnewid ar fysus a threnau, y naill a’r llall.
- Llwybrau troed / llwybrau beic rhwng Derwenlas, Penegoes a Machynlleth.

Ar gyfer triapiau siopa, lle defnyddir car ar gyfer 73% ohonynt ar hyn o bryd, gallai gwasanaeth danfon nwyddau i’r cartref fod yn boblogaidd ac effeithiol i leihau teithiau car.

Nodwyd pymtheg pwnc fel blaenoriaethau ar gyfer gwaith yn y dyfodol. Dyma nhw:

- Bws ‘Cyswllt Pentrefi’.
- Llwybrau cerdded / llwybrau beicio, o Fachynlleth i Dderwenlas a Phenegoes.
- Datblygu a hybu cronfa ddata o deithwyr a fo’n rhan o gynllun rhannu car.
- Gwell gwybodaeth a marchnata mewn perthynas â gwasanaethau cludiant cyhoeddus, ac ymroi i’r gorchwyl o dargedu a hyrwyddo’r arferiad o gerdded a beicio.
- Gwasanaeth bws amlach o Fachynlleth i’r Drenewydd, o bosibl yn defnyddio bws-dacsis ‘ar gais’ (neu ‘archeb-gais’).
- Gwasanaeth bws neu fws-dacsi ar nos Sadwrn.
- Adolygu’r amserlenni bws presennol, i ddiwallu yr anghenion lleol yn well, o ran anghenion siopa ac anghenion mynychu gwaith, y naill yn ogystal â’r llall.
- Bysus mwy hygyrch (gyda gwell cyfleusterau i fynd i mewn ag allan ohonynt).
- Mwy o gyfyngiadau ar gyflymder a mwy o rymuso’r gyfraith ar reolau cyflymder, mewn pentrefi sydd ar y priffyrdd.
- Troed-lwybr a/neu beic-lwybr yn Llanbryn-mair.

- Datblygu clwb ceir ym Machynlleth.
- Gwasanaeth danfon nwyddau siopa i'r cartref.
- Gwasanaeth trên bob awr o Aberystwyth i Amwythig.
- Lobio am arosfan trên rhwng Machynlleth a Chaersws.

## 2 Cyflwyniad

Mae'r adroddiad hwn yn cyflwyno'r canlyniadau i ymgynghoriad a wnaed ymhlith trigolion y rhan o Fro Ddyfi sydd o fewn ffiniau tiriogaeth Powys, ynglŷn â'r gwelliannau y byddent hwy'n hoffi eu weld yng nghyswllt y gwasanaethau cludiant lleol.

Seiliwyd yr adroddiad hwn ar ddata a gasglwyd o ddwy ffynhonnell:

- Holiadur a anfonwyd i bob un o'r 2,664 o gartrefi sydd yn yr ardal. Dychwelwyd atebion o 467 cartref, sydd yn cynrychioli 1,048 o bobl y fro.
- Casgliadau y trafodaethau a gaed mewn tri grŵp trafod gwahanol, a gynhaliwyd ym mhentrefi Cwm Llinau, Aberhosan a Llanbryn-mair.

Roedd yr holiadur (a gynhwysir fel atodiad i'r adroddiad hwn) yn bennaf yn cynnwys cwestiynau a ofynnai i'r atebydd roi tic mewn blwch dewisol. Canolbwyntiai'r cwestiynau ar ddulliau teithio presennol pobl; gan geisio eu barn am gyflwr a sefyllfa'r ddarpariaeth cludiant sydd ar gael ar hyn o bryd, a chan geisio darganfod ganddynt pa mor ddefnyddiol y byddent hwy'n ystyrient cyfres o 'atebion' cludiant a gynigid, o safbwynt eu gofynion cludiant personol hwy eu hunain.

Gofynnai'r holiadur hefyd am unrhyw sylwadau ychwanegol am welliannau cludiant y byddai pobl yn hoffi eu gweld, yn ddelfrydol. Yn y pen draw, canfuwyd bod yr atebion a roddwyd i'r cyfryw gwestiynau yn ffynhonnell wybodaeth annisgwyl o gyfoethog, gyda mwy na 500 o sylwadau wedi dod i law. Mae'r rhain ar gael fel dogfen ffynhonnell ar wahân, wedi eu trefnu fesul pwnc.

Roedd y nifer o gartrefi a atebodd yr holiadur yn eithaf cynrychioliadol, yn fras, o drigolion yr ardal; yn enwedig o gymharu â Chyfrifiad 2001. Roedd 23% ohonynt dros 60 oed, gyda 12% yn 70 oed neu drosodd, a 21% ohonynt yn 17 oed neu ieuengach. Roedd bron hanner y bobl yn byw ym Machynlleth, gyda'r gweddill yn byw mewn pentrefi o gwmpas Machynlleth. Roedd oddeutu 20% o'r cartrefi heb gar. Fodd bynnag, mae nifer y bobl nad oes ganddynt fynediad rheolaidd at fedru defnyddio car yn uwch na'r hyn a awgrymir gan y ffigur hwn; oherwydd mewn cartrefi lle y defnyddir yr unig gar sydd ar gael gan un aelod o'r teulu - er mwyn teithio i'r gwaith - yna dydyw'r cerbyd hwnnw ddim ar gael at ddefnydd gweddill aelodau'r teulu, yn ystod y cyfryw gyfnod o'r dydd. Roedd hyn yn wir yn achos cynifer â 15% o'r cartrefi eraill.

Recriwtiwyd rhwng 10 a 14 o bobl i fynychu'r tri grŵp trafod, gan rywun neu'i gilydd a ddigwyddai fod mewn cysylltiad â Chymunedau yn Gyntaf, ac a oedd naill ai'n byw yn - neu'n agos at - y pentrefi dan sylw. Parhaodd y trafodaethau yn y tri lle fel ei gilydd, am ryw awr; ac yn fras, trafodwyd yr un meysydd â'r rhai a gynhwysir yn yr holiadur. Mae cofnodion o'r cyfryw drafodaethau ar gael, i'r rhai a hoffai eu gweld.

Ymhlith y grwpiau tafod, cynhwysid pobl hŷn, rhieni, a phobl ifainc; ynghyd â chymysgedd o bobl a fo'n yrwyr cerbydau yn ogystal â phobl nad ydynt yn gyrru.

Mae Adrannau 3 a 4 o'r adroddiad yn cofnodi'r hyn a ddatganodd y rhai a atebodd, parthed y problemau a brofir o safbwynt cludiant, ynghyd ag atebion i'r materion a oedd yn ganolog i'r holiadur a'r grwpiau trafod. Ym mhob adran, rydym ni'n edrych yn olynol ar: (a) y data meintiol a gyfyd o'r holiaduron, (b) y sylwadau ansoddol, gwirfoddol a ddeillia o'r holiaduron, a'r (c) sylwadau a fynegwyd yn y grwpiau trafod. Mae'r canlyniadau a adroddwn yn canolbwyntio'n bennaf ar yr hyn fyddai pobl yn hoffi ei weld yn digwydd (yn bersonol), i wneud eu bywydau eu hunain yn well neu'n fwy cyfleus.

Yn Adran 5 gofynnir cwestiwn ehangach: sef beth mae ein canlyniadau ni'n ei ddweud wrthym am draffig ceir ym Mro Ddyfi? A ellir ei leihau; ac os gellir, sut? Mae hynny'n bwysig r amgylchedd byd-eang - oherwydd canlyniadau cynyddol y defnydd o geir ar y newid yn yr hinsawdd cyfanfydol - ac oherwydd y niwed amgylcheddol lleol a achosir gan ormod o drafndiaeth; er enghraifft, y sŵn, y perygl a'r amhariad gweledol ar ddelwedd ein pentrefi ac ar leiniau ac ochrau ein priffyrdd.

Dydyw'r ffeithiau a'r sylwadau a gasglwyd drwy'r broses hon ddim yn syndod, ynddynt eu hunain, a byddant yn gyfarwydd i unrhyw un sy'n byw ym Mro Ddyfi. Fodd bynnag, o'u hystyried ynghyd, cyflwynant ddarlun pwerus o'r hyn sydd o'i le gyda chcludiant yn yr ardal hon ac - yn bwysicach - cynigiant atebion ymarferol a syml a allai ein cynorthwyo ni i'w datrys. Yn adran olaf yr adroddiad, rydym ni'n crynhoi yr hyn a ystyriwn ni fel y ffactorau a'r datrysiadau pwysicaf oll i fwrw ymlaen â hwy.

Mae'n werth ailadrodd bod canlyniadau'r ymgynghoriad hwn - ac felly'r argymhellion a ddeillia yn ei sgîl hefyd - yn perthyn yn uniongyrchol a phenodol i'r hyn a ddywedodd trigolion rhanbarth Powys o Fro Ddyfi wrthym. Wnaethom ni ddim gweithredu arolwg ymhlith trigolion parthau Gwynedd na Cheredigion. Er y bydd nifer o'r argymhellion a drafodir yn yr ymgynghoriad hwn o fudd i bobl drwy'r dyffryn cyfan, drwyddo draw, y mae'n amlwg y byddai rhai newidiadau penodol eraill hefyd - nad ydym ni'n eu trafod yma - y byddai trigolion Gwynedd a Cheredigion yn dymuno eu gweld, er budd a mantais y fro gyfan.

Maentumir y byddai llawer o'r argymhellion a nodir o fudd i ymwelwyr yn ogystal â'r trigolion eu hunain. Mewn rhai achosion, byddai defnydd ymwelwyr o amryw wasanaethau newydd neu rai gwelldig, yn cyfrannu hefyd at hyfywra ariannol y cyffiniau dan sylw.

Mae cludiant digonol a boddahaol yn bwysig i bron pob mater sydd o ddiddordeb i Gymunedau yn Gyntaf, ond yn enwedig i iechyd, hyfforddiant a'r economi:

- Mae darparu ar gyfer cerdded a beicio diogel yn hanfodol, er mwyn galluogi pobl i fyw bywydau actif, iach, ac i'r perwyl o geisio gostwng yr achosion o ordewdra ynghyd â'r risg o ddiodef afiechydon megis clefyd coronaidd y galon.
- Mae rhwydwaith o gludiant da yn galluogi pobl i gael mynediad rhwyddach at swyddi a hyfforddiant.
- Bydd llwybrau deniadol, diogel i gerdded a beicio arnynt, ynghyd â chysylltiadau da rhyngddynt â chcludiant cyhoeddus, yn annog twristiaeth gynladwy - a fydd yn ei dro yn hybu'r economi lleol.

I grynhoi felly, credwn ni fod yr argymhellion sydd yn yr adroddiad hwn yn abl i wneud cyfraniad sylweddol tuag at gyflawni amcanion Cymunedau yn Gyntaf.

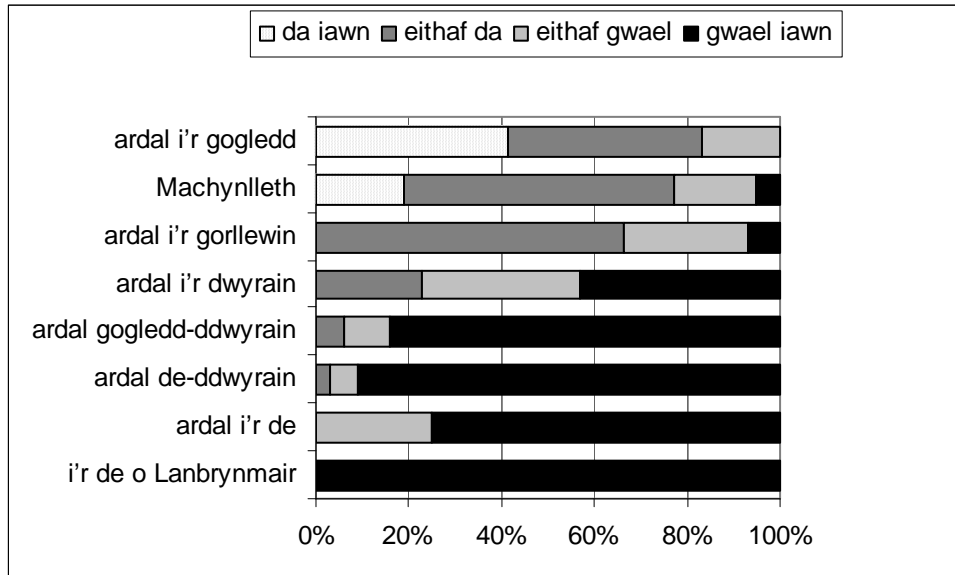


### 3 Yr hyn y mae pobl yn ei ddweud am y cludiant presennol

#### 3.1 Gwasanaethau bws

Mae gwahaniaeth mawr ym marn pobl am ansawdd y gwasanaethau bws lleol, yn dibynnu ar ble maent yn byw (ffigwr 1).

*Ffigwr 1: Mae'r gwasanaeth bws ar gyfer fy mhentref i yn ...*



Yn gyffredinol, teimla trigolion Machynlleth yn gadarnhaol ynglŷn â'u gwasanaeth bws; gyda 77% ohonynt yn datgan ei fod yn eithaf da neu'n dda iawn<sup>1</sup>. Mae pobl sydd yn byw i'r gogledd o Fachynlleth (hynny yw, Llidiart y Ffridd, Pantperthog, Ceinws, Aberllefenni neu Gorris) yn teimlo'n fwy cadarnhaol fyth am eu gwasanaethau bws nhw, gyda 82% yn dweud eu bod yn eithaf da neu'n dda iawn. Dydyw hyn ddim yn syndod efallai, o ystyried y gwasanaethau amlach o'r hanner sydd ar gael yn y coridor hwn. I'r gorllewin o Fachynlleth, roedd trigolion Derwenlas hefyd yn teimlo'n gadarnhaol am wasanaethau bws, gyda mwy na 67% yn dweud eu bod yn eithaf da.

Dylid nodi fod y data wedi ei gasglu pan oedd bysus bob awr yn rhedeg rhwng Machynlleth ac Aberystwyth drwy Derwenlas. Torrwyd ar y gwasanaeth hwn yn ddiweddar, i un bws bob dwy awr. Mae'n annhebygol y byddai trigolion Machynlleth a Derwenlas yn teimlo mor gadarnhaol am wasanaethau bysus yn dilyn y cwtogiad hwn yn eu gwasanaeth. Mae'r amserlen i'r gogledd o Fachynlleth hefyd wedi ei chwtogi ers cyfnod yr arolwg, er nad i raddau yr un mor llym.

Mewn manau eraill, roedd gan bobl farn lawer gwaeth am wasanaethau bysus:

- Mewn pentrefi ar y ffordd fawr rhwng Machynlleth a'r Drenewydd (Felingerrig, Penegoes, Glantwymyn neu Glantwymyn, Comins-coch, Llanbrynmair, Dolfach a Thalerddig), dywedodd 77% o'r bobl fod y gwasanaeth bws yn eithaf gwael neu'n wael iawn.
- Ymhlith pobl sy'n byw i'r gogledd-ddwyrain o Fachynlleth (Llanwrin, Cemais, Cwm Llinau ac Aberangell), dywedodd 95% o'r rhai a atebodd yr holiadur fod y gwasanaeth naill ai'n eithaf gwael neu fel arall yn wael iawn.

<sup>1</sup>Yn y graff hwn a'r rhai dilynol, mae'r canrannau yn cyfeirio at bob un a atebodd, gan cynnwys y rhai na fynegodd farn.

- Mewn pentrefi i'r de-ddwyrain o Fachynlleth (Abercegir, Aberhosan, Darowen, Dylife, Efail Bontfaen {Forge}, Melinbyrhedyn a Thal-y-Wern), datganodd 97% fod y gwasanaeth yn eithaf gwael neu'n wael iawn.
- Credai bob un o drigolion (100%) Glaspwll fod y gwasanaeth naill ai'n eithaf gwael neu'n wael iawn.
- Credai pob un o'r bobl (100%) sy'n byw yn y pentrefi i'r de o Lanbryn-mair (Tafolwern, Llan, Bont Dolgadfan a Phennant) fod y gwasanaeth yn wael *iawn*.

Cyfranoedd nifer o'r cartrefi sylwadau mewn perthynas â'r gwasanaeth bysus, yn ymwneud yn bennaf â'u hamlder. Rhoddir crynodeb o'r themâu allweddol yn nhabl 1.

**Tabl 1: Gwelliannau yn y gwasanaethau bysus**

<b><i>Gwell gwasanaethau bws ar y Sul, ar wyliau banc a chyda'r hwyr (25)</i></b>	Gwnaed cais am wasanaethau bws (a thrên) rheolaidd ar dydd Sul a Gwyliau Banc, ynghyd â gwasanaeth cludiant cyhoeddus gyda'r min nos rhwng Machynlleth, Aberystwyth a'r Drenewydd, ar gyfer nosweithiau allan.
<b><i>Cydlynw gwell rhwng gwasanaethau bws a gwasanaethau trên (22)</i></b>	Nododd pobl y rhwystredigaeth o gael bysus oedd wedi eu hamserlennu fymryn yn rhy hwyr i gysylltu â gwasanaethau trên, gan eu gorfodi i aros wedyn am ddwy awr. Soniwyd hefyd am gydamseru cysylltiadau rhwng bws a bws.
<b><i>Ail-drefnu amserlenni (16)</i></b>	Roedd llawer o sylwadau yn nodi fod bysus (a threnau) yn rhedeg ar amseroedd nad oeddynt yn diwallu prif anghenion teithio pobl: e.e. cyrraedd yn rhy hwyr i'r gwaith, neu gyda'r daith bws 'allan ac yn ôl' un ai'n rhoi amser byr iawn neu amser rhy hir i siopa ym Machynlleth.
<b><i>Gwasanaethau bws amlach ar y priffyrdd (16)</i></b>	Roedd y rhan fwyaf o'r sylwadau yn y categori hwn yn ymwneud â'r gwasanaeth bws rhwng Machynlleth a'r Drenewydd (drwy Benegoes, Cemais, Comins-coch, Lanbryn-mair, Talerddig), a ddylai fod yn amlach.
<b><i>Gwell gwasanaethau bws i bentrefi heb wasanaeth ar hyn o bryd (15)</i></b>	Holodd trigolion Darowen, Abercegir, Aberhosan, Cemais, Cwm Llinau a Phont Dolgadfan am wasanaeth bws, gyda nifer yn awgrymu y byddai croeso i fws post gwell, neu wasanaeth dau ddiwrnod yr wythnos, neu'r gwasanaeth Cyswllt Pentrefi arfaethedig.
<b><i>Yn gyffredinol gwasanaethau bws amlach a rhatach (13)</i></b>	Dywedodd 13 o bobl 'bysus mwy aml' neu 'gwasanaeth bws o leiaf bob awr'. Roedd nifer yn credu fod teithio ar fws yn rhy ddrud, ac yn galw felly am brisiau rhatach ar docynnau.
<b><i>Bysus i gyrchfannau nad ydynt yn cael eu gwasanaethu ar hyn o bryd (6)</i></b>	Soniwyd pa mor amhosibl, bron, ydyw medru cyrraedd de Powys ar fws; yn enwedig os ydych yn ceisio teithio i Landrindod neu Llanidloes.
<b><i>Dylai bysus gludo beiciau (6)</i></b>	Awgrymodd 6 o bobl y byddai'n fuddiol pe bai bysus â'r cylfeusterau ganddynt i gludo beiciau.

Cyfeiria'r ffigurau yn y cromfachau at nifer y bobl a gynigiodd sylwadau ar y mater. Dim ond pynciau a grybwyllwyd gan o leiaf 6 o bobl a restrir.

Yn y grwpiau trafod, mynegwyd yn gryf iawn y rhwystredigaeth a brofir gan bobl, o ganlyniad i wasanaethau bws gwael; ac nid oedd unrhyw syndod mai'r un themâu â'r rhai a gododd yn yr arolwg cartrefi, a ail-ddatganwyd eto ar lafar o fewn y grwpiau. Yng Nghwm Llinau,

crynowyd a chyfleuwyd agwedd y cyfarfod gan sylwadau cryf un dyn neilltuol a ddywedodd: *'Sothach! Pa gludiant?'*

Yn ystod yr wythnos, mae gan Cwm Llinau un bws sy'n teithio i Fachynlleth yn y bore, ac un bws yn ôl ganol y prynhawn. Mae gwasanaeth ychwanegol ar ddiwrnod marchnad. Dydyw'r gwasanaeth bws hwn ddim o unrhyw ddefnydd i rai sy'n gweithio ym Machynlleth ac, ar wahân i ddydd Mercher, dydyw ddim yn ddigon boddhaol ychwaith at fynd i siopa. Fel dywedodd unigolyn arall yng Nghwm Llinau:

*'Mi fuaswn i'n defnyddio'r bws, pe byddai bws i ddod yn ôl arno ar amser cyfleus. Gallwch fynd i mewn i'r dref, ond does dim unrhyw fodd i ddod â chi'n ôl oddi yno. Rydych chi'n cyrraedd Machynlleth am hanner awr wedi wyth yn y bore – sy'n golygu eich bod chi yno cyn i unrhyw le agor – a fedrwch chi ddim dod yn ôl oddi yn cyn hanner awr wedi tri yn y prynhawn. Dydyw hanner awr wedi wyth tan hanner awr wedi tri dda i ddim.'*

Yn Aberhosan, mae'r sefyllfa yn waeth fyth. Yno does dim unrhyw wasanaethau bws o gwbl, ar wahân i'r bws post, sydd yn gyfrwng araf iawn o deithio i'r dref. Fel y dywedodd un aelod o'r grŵp yn Aberhosan:

*'Dyna'r cyfan sydd gennym ni, a dydyw hwnnw ddim yn mynd pan ydym ni eisiau iddo fynd.'*

Cofiai rhai o'r bobl hyn a oedd yn bresennol yng nghyfarfod Aberhosan, yr arferai'r pentref ymfalchio mewn gwasanaeth bws a ddefnyddid yn gyson, ar un adeg:

*'Roedd yna wasanaeth bws yn arfer bod, ond stopiodd tua'r flwyddyn 1964. Roedd ar ddydd Mercher a dydd Sadwrn, un daith y dydd i Fachynlleth. Roedd o'n stopio ar ben pob lân. Roedd y bws yn cyrraedd tuag unarddeg y bore, ac yn dychwelyd tua chwarter i chwech y p'nawn. Ac ar ddydd Sadwrn, roedd yn gadael am un o'r gloch y p'nawn gan ddod yn ôl am chwech o'r gloch y nos; ac mi roedd o'n eithaf llawn bob tro. Ond wedyn, daeth pobl yn berchen ar eu ceir, a diflannodd y bws yn gyfangwbl.'*

Yn Llanbryn-mair, mae gan bobl wasanaeth bws o ryw fath, ond mae anfodlonrwydd mawr yn ei gylch, gan nad ydyw'n rhedeg ar yr adegau y mae pobl angen teithio; ac mae'r bysus yn hen ac yn torri i lawr yn aml. Crynowyd manteision ac anfanteision y gwasanaeth bws a geir drwy Lanbryn-mair, gan un ferch a ddywedodd fel hyn:

*'Dwi'n ddefnyddiwr bws brwd, a dwi eisiau eu gwneud yn hyfyw. Rhai pethau cadarnhaol: erbyn hyn mae gennym ni amserlen yn yr arosfan, ac mae hynny'n ddefnyddiol iawn, ac mae gennym yrwyr ardderchog sydd yn helpu pobl gyda'u siopa. Ond mae'n torri i lawr yn aml. Mae gan fysis modern risiau isel - byddai hynny'n wych. Fedrwch chi ddim rhoi beic ar y bws; byddai hynny'n dda yn yr haf. Maen nhw'n bwysig ar gyfer y gwaith, y coleg, siopa, ac ati. Ond ar hyn o bryd maen nhw'n anghyfleus ar gyfer siopa – os ewch chi i Fachynlleth rydych chi un ai'n cael deugain munud yno, neu bedair awr! Gyda'r nos gallwch fynd i mewn i Fachynlleth, ond allwch chi ddim dod yn ôl! Chewch chi ddim ateb bob tro ar y rhif ffôn ymholiadau. Does dim gwasanaeth ar y Sul. Rydym ni angen gwybodaeth amser gwirioneddol go iawn, er mwyn i mi fedru gwybod os ydw i'n aros i unrhyw ddiben; a oes bws yn mynd i ddod neu ddim.'*

Y prif sylwadau am fysis yn y grwpiau trafod oedd:

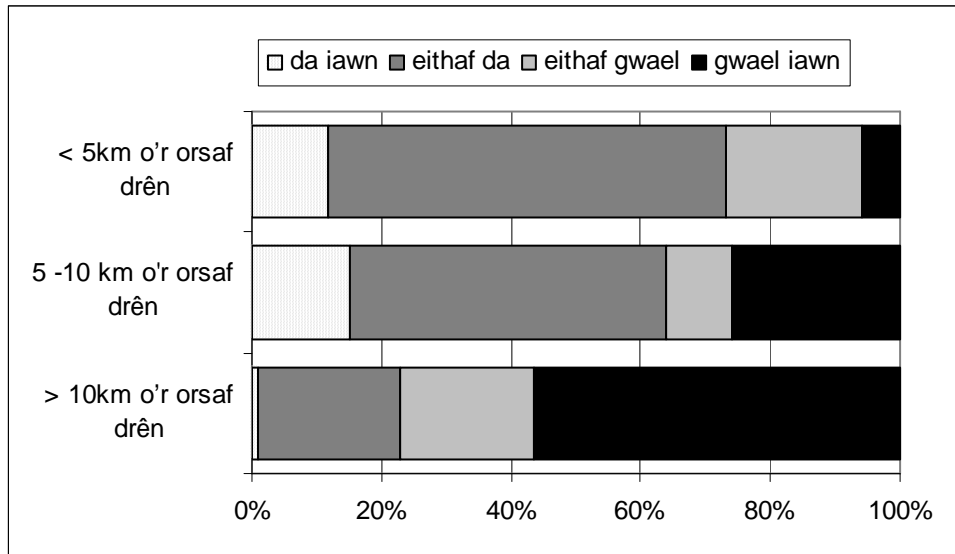
- Dydyw gwasanaethau bysus ar y daith o Fachynlleth i'r Drenwydd ddim yn ddigon aml i fod yn wirioneddol ddefnyddiol. Mynegodd pobl eu siom hefyd, am y toriad diweddar yn y gwasanaeth rhwng Machynlleth a Aberystwyth.

- Gwasanaethau bws gwael iawn neu ddim gwasanaeth o gwbl, sydd gan bentrefi sy'n lleoledig oddi ar y priffyrdd. Mae hynny hefyd yn wir i raddau, hyd yn oed yn achos rhai pentrefi sydd ar y ffordd fawr, megis Cwm Llinau a Chemais. Defnyddir y bws ysgol i Gwm Llinau fel bws gwasanaeth cyhoeddus; ond dydyw hyn ddim yn foddhaol, gan ei fod yn mynd yn llawn iawn, heb seddi gwag arno.
- Mae'r bysus sydd ar gael, yn rhedeg ar adegau anghyfleus, ar gyfer y gwaith ac at ddibenion siopa. I bobl sy'n gweithio ym Machynlleth ond sy'n byw mewn pentrefi ar y ffordd fawr rhwng Machynlleth a Llanbrynmair, does dim gwasanaeth bws i'w cludo i'w gwaith erbyn 9.00 o'r gloch y bore, er bod bws ar gael ychydig ar ôl 5.00 y prynhawn i fynd â nhw adref. Ar gyfer pobl sy'n gweithio'n Y Drenewydd, y gwrthwyneb ydyw'r sefyllfa: gallwch gael cludiant i fynd â chi i'r gwaith yn y bore, ond does dim bws i'ch cludo tuag adre ar amser synhwyrol ar ddiwedd y prynhawn. Os ydych chi eisiau siopa ym Machynlleth, mae'r bysus wedi eu hamseru fel bod gennych un ai amser byr iawn neu lawer gormod o amser i wneud eich siopa.
- Ar lawer o'r arosfannau bysus, does dim amserlenni; ac felly, dydyw pobl ddim yn gwybod pa wasanaethau sydd ar gael. Gosodwyd amserlenni newydd ar yr arosfan bws yn Llanbrynmair yn ddiweddar, a gwerthfawrogyd hynny.
- Dylai gwasanaethau bws allu gwyro oddi ar y ffordd fawr ar adegau, i ollwng pobl wrth ymyl eu cartrefi.
- Does gan fysis rhwng Machynlleth a'r Drenewydd ddim lloriau mynedfa isel, ac mae hynny'n eu gwneud nhw'n anodd i bobl mewn oed a phobl gydag anawsterau symudoldeb i'w defnyddio. Hefyd mae llawer o'r bysus yn hen, yn hynod o anghyfforddus, ac maen nhw'n torri i lawr yn aml.
- Mae pobl mewn oed yn gwerthfawrogi'r ffaith fod teithio ar y bysus am ddim; er, mewn gwirionedd, ychydig iawn o ddefnydd a wna llawer ohonynt o'r cyfryw gyfleuster, gan fod cyn lleied o wasanaethau ar gael. Yn Aberhosan, roedd pobl mewn oed yn gwerthfawrogi'r cerdyn tacsî; ond yn Llanbrynmair roedd teimlad, gan ei bod hi'n siwrnai mor hir mewn tacsî i Fachynlleth neu'r Drenewydd, bod teithio trwy gyfwng y dull hwn yn dal i fod yn ddrud iawn.
- O ystyried pa mor anaml y ceir gwasanaethau cludiant cyhoeddus, byddai'n ddefnyddiol iawn gallu cario beic ar y bws. Dylid medru defnyddio'r lle a neilltuir i gadw'r beiciau tra'n teithio, ar gyfer cadeiriau gwithio a nwyddau siopa hefyd.
- Canmolwyd ansawdd y gyrwyr bws lleol, yn uchel iawn.

### 3.2 Gwasanaethau trên

Fel gyda'r gwasanaethau bws, gofynnai'r holiadur i bobl fesur y gwasanaethau trên ar raddfa rhwng 'da iawn' a 'gwael iawn'. Wrth ddadansoddi'r hyn a ddywedasai pobl, rhannwyd atebion yr holiaduron yn dri chategori, yn ôl pa mor agos yr oedd pobl yn byw at orsaf drên Machynlleth: llai na 5km, 5-10km, a dros 10km. Dangosir y canlyniadau yn ffigur 2.

Doedd fawr o wahaniaeth yn nirdadaeth y ddau grŵp cyntaf am y gwasanaethau trên, gyda 74% o'r rhai oedd yn byw agosaf at yr orsaf ynghyd â 64% o'r rhai oedd yn byw 5-10km o'r orsaf yn dweud fod y gwasanaethau trên naill ai'n eithaf da neu'n dda iawn. Fodd bynnag, doedd y bobl oedd yn byw dros 10km o'r orsaf ddim mor fodlon o gwbl â'r gwasanaeth, gyda dim ond 24% ohonynt hwy yn ystyried ei fod yn dda iawn neu'n eithaf da, a mwy na hanner (57%) ohonynt yn datgan ei fod yn wael iawn. Y pentrefi yn y trydydd grŵp hwn oedd Llanbrynmair, Cemais, Comins-coch, Cwm Llinau, Dylife, Aberangell, Bont Dolgadfan, Dolfach, Llan, Pennant, Tafolwern a Thalerddig; a dywedodd y rhan fwyaf o drigolion y pentrefi hyn y byddent yn elwa o gael arosfan trên yn Llanbrynmair neu rywle arall cyfagos.

**Ffigur 2: Mae'r gwasanaethau trên yn yr ardal yn ...**

Nododd y rhai a atebodd yr holiadur nifer helaeth o sylwadau am welliannau i'r gwasanaethau trên, er eu bod yn llai eu nifer na'r sylwadau a wnaed parthed y bysus (tabl 2 isod). Y dyhead mwyaf cyffredin o bell ffordd, oedd am arosfan 'ar gais' wedi ei leoli rywle rhwng Machynlleth a Chaersws; gyda'r rhan fwyaf o bobl yn gofyn am y cyfryw fath o arosfan yn Llanbrynmair, ac ychydig rai eraill yn awgrymu'r un math o arosfan - fel arall-ddewis – yng Nghemais, Carno neu Dalerddig.

**Tabl 2: Gwelliannau i'r gwasanaethau trên**

<b>Arosfan trên newydd (34)</b>	Gofynnodd llawer o bobl am ailagor yr orsaf yn Llanbrynmair, gyda rhai eraill yn awgrymu Cemais, Carno neu Dalerddig.
<b>Gwasanaethau trên gwelldig dros y penwythnos a chyda'r hwyrnos (23)</b>	Gofynnwyd am wasanaeth trên rhesymol ar dydd Sul, a hefyd am drenau (a bysus) yn rhedeg yn hwyrach gyda'r hwyrnos.
<b>Cyfannu (integreiddio) gwasanaethau bws a gwasanaethau trên yn well (17)</b>	Soniwyd yn fynycham gysylltiadau wedi eu hamseru yn well rhwng trenau a bysus - fel mater hanfodol – er mwyn galluogi pobl i fedru defnyddio'r rhwydwaith trên.
<b>Gwasanaethau trên yn amlach (17)</b>	Holwyd am wasanaeth yn rhedeg bob awr rhwng Aberystwyth ac Amwythig.

Treuliodd y grwpiau trafod lai o amser yn trafod gwasanaethau trên nag a wnaethant yn trafod gwasanaethau bysus. Ar y cyfan, roedd grwpiau Cwm Llinau ac Aberhosan yn fodlon a hapus gyda'r gwasanaethau trên. Credai pobl fod y trenau yn lân a bod y staff yn barod i gynnig eu cymorth. Gwerthfawrogwyd yr arddangosfa gwybodaeth 'amser gwirioneddol' a osodwyd ym Machynlleth y llynedd. Y prif sylwadau negyddol oedd fod y trenau weithiau yn hwyr, ac y gallant fod ar adegau'n orlawn. Fel hyn y dywedodd un unigolyn:

*'Rwyf yn aml wedi gweld y trên gyda'r min nos yn orlawn iawn. Ar adegau felly byddai'n well pe byddent yn ychwanegu cerbyd arall at y nifer a oedd ar gael.'*

Roedd pobl yn credu hefyd fod *cyrraedd* yr orsaf trên yn eithaf anodd. Yng Nghwm Llinau, dywedodd dau o'r bobl ifanc eu bod yn dibynnu ar eu rhieni i roi lifft iddynt i'r orsaf pan oeddynt eisiau defnyddio'r drên i fynd i siopa i Aberystwyth neu Amwythig. Yn Aberhosan, meddai un unigolyn:

*'Mae'r trenau yn dda iawn. Ond cyrraedd atynt ydyw'r broblem.'*

Yn Llanbryn-mair, mae'r mater o gyrraedd yr orsaf yn neilltuol o anodd, gan fod gorsafoedd Machynlleth a Chaersws, ill dwy, beth pellter i ffwrdd. Roedd pobl oedd yn gyrru i Gaersws i ddal y trê'n yn credu fod angen maes parcio mwy diogel yno:

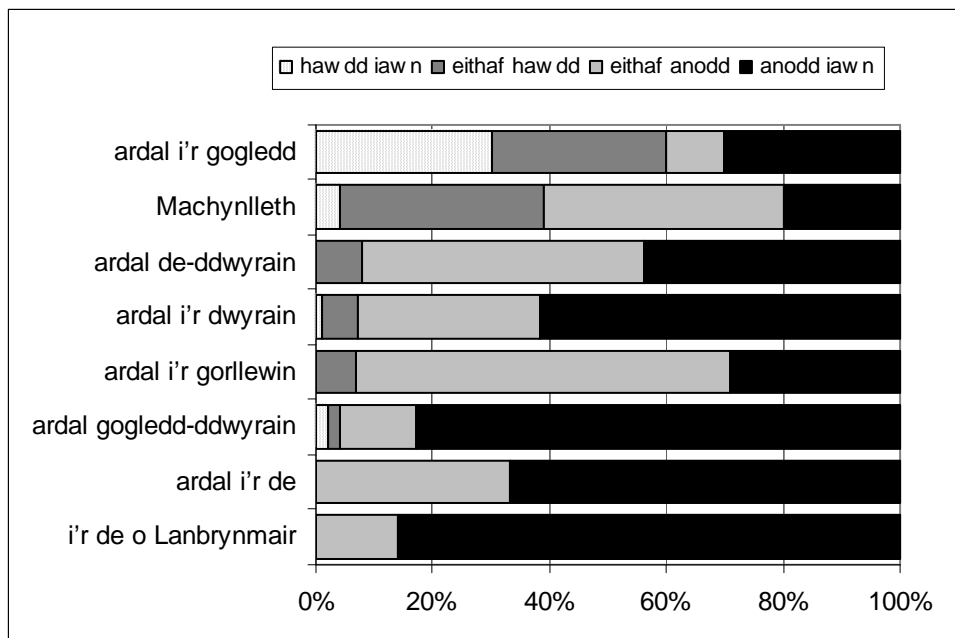
*'Pe bydden nhw ond yn defnyddio maes parcio deche, a fyddai'n ddiogel, yng Nghaersws, dwi'n siwr y byddai mwy o bobl yn defnyddio'r trê'n. Ond mae angen i chi fedru parcio'n diogel. Yn Y Drenewydd mae ganddyn nhw le cyfleus.'*

### 3.3 Teithio ar gludiant cyhoeddus dros y penwythnos

Rydym wedi gweld eisoes fod y diffyg cludiant cyhoeddus ar benwythnosau a chyda'r nos yn achosi rhwystredigaeth, gyda llawer o bobl yn dweud y byddent yn hoffi gwell gwasanaethau ar y Sul, ynghyd â naill ai fysis neu drenau yn hwyr y nos, yn ôl naill ai o Aberystwyth neu'r Drenewydd; neu'n ddelfrydol o'r ddau le.

Roedd yr arolwg yn cynnwys cwestiwn penodol am deithio ar gludiant cyhoeddus ar y penwythnosau. Bron ym mhobman, dywedodd 90 – 100% o gartrefi fod teithio ar gludiant cyhoeddus ar benwythnosau yn eithaf anodd neu'n anodd iawn (ffigwr 3). Yr unig ardaloedd lle'r oedd nifer sylweddol o bobl yn teimlo fod gwasanaeth cludiant cyhoeddus hyfyw ar benwythnos oedd Machynlleth (lle dywedodd 39% fod teithio ar benwythnos naill ai'n hawdd iawn neu'n eithaf hawdd) a'r pentrefi i'r gogledd o Fachynlleth ar y daith bws i Gorris ac ymhellach (lle dywedodd 55% ei fod yn hawdd iawn neu'n eithaf hawdd).

**Ffigwr 3: Mae teithio ar gludiant cyhoeddus dros y penwythnos yn ...**

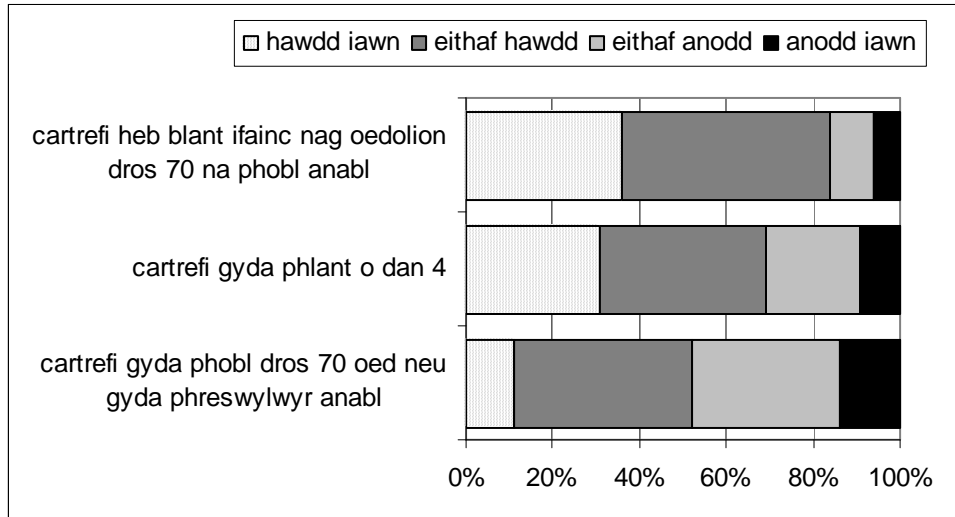


### 3.4 Esgyn a disgyn (mynd ar a dod oddi ar) ar y bysus

Mae gan rai o'r bysus mwyaf modern ym Mro Ddyfi loriau isel, ond mae nifer helaeth o'r bysus a ddefnyddir yn yr ardal hebddynt. Mae hyn yn broblem i bobl mewn oed a phobl anabl, pobl sy'n teithio gyda phlant ifanc, a hyd yn oed bobl sy'n cario siopa trwm. Mae cartrefi sy'n cynnwys pobl mewn oed a rhai anabl yn sylweddol fwy tebygol o adrodd problemau wrth fynd a

dod oddi ar ar fysis, gyda 48% yn dweud fod hyn yn eithaf anodd neu'n anodd iawn (ffigwr 4). Mewn cartrefi gyda phlant ifainc, dywed 31% ohonynt fod mynd ymlaen a dod i ffwrdd oddi ar fysis yn orchwyl eithaf anodd neu'n anodd iawn.

**Ffigwr 4: Mae mynd i mewn ac allan o'r bysus yn ...**



Gofynnodd rhai atebwyr i'r holiaduron yn benodol am gael bysus llawr isel:

*'Bysus gyda mynediad haws i gadeiriau olwyn a chadeiriau gwthio (y prif reswm pam nad wyf yn defnyddio bysus ydyw nad ydyw hyn ar gael); neu yrwyr sy'n cynnig mwy o gymorth (mae rhai'n fodlon helpu, ond nid pob un ohonyn nhw ychwaith).'*

Trafododd grwpiau trafod Llanbrynmair a Chwm Llinau, ill dau ohonynt, o leiaf un unigolyn a oedd yn cael anhawster defnyddio'r gwasanaeth bws oherwydd y grisiau:

*'Rwy'n credu mai diwerth ydyw bod yn onest. Rydw i wedi sgwennu llythyr at Arriva ac wedi dweud wrthyn nhw mai'r cwbl a gawn ni yma ydyw bysus sydd wedi eu gwrthod yn y dinasoedd. All pobl fel fi – ac o leiaf chwech o bobl eraill yn rheolaidd yng Ngharno – ond prin lwyddo i fedru mynd arno.'* (Llanbrynmair)

*'Dydw i ddim yn hoffi defnyddio'r bws cyffredin gan fod y gris cyntaf yn rhy uchel. Fedrwch chi ddim mynd ymlaen arnyn nhw na dod i ffwrdd oddi arnyn nhw. Yn Amwythig mae ganddyn nhw fysis llawr isel, a mae bysus Wyn Lloyd [Lloyd's Coaches] yn defnyddio bws llawr isel yng Ngheinws.'* (Cwm Llinau)

### 3.5 Teithio ar droed neu ar feic

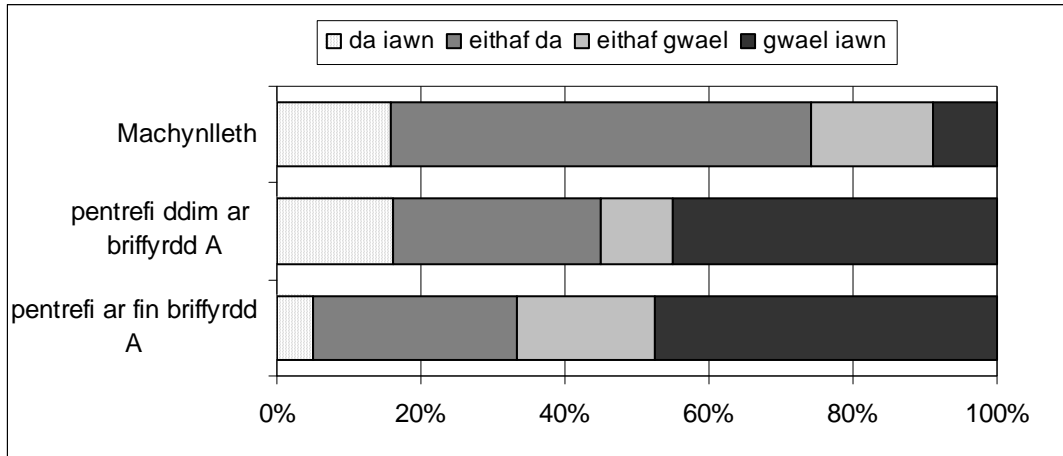
Holodd yr arolwg dri chwestiwn am ba mor ddiogel neu bleserus ydyw'r teimlad wrth deithio o amgylch yr ardal ar droed neu ar feic. Holwyd cartrefi am y canlynol:

- Ansawdd y palmentydd yn y manau lle'r oeddynt hwy eisiau cerdded.
- Pa mor ddiogel ydyw'r profiad o fod ar gefn beic, yng nghyffiniau'r fro.
- A ydyw cyflymder y traffig ar y prif ffyrdd drwy'r pentrefi yn 'oddeutu iawn', 'ychydig yn rhy gyflym', neu 'lawer iawn yn rhy gyflym'.

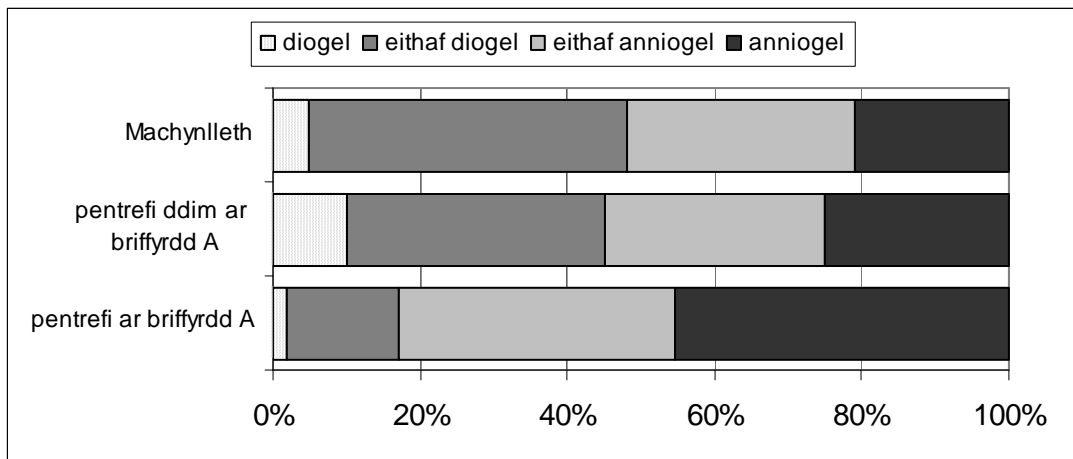
Yn ein dadansoddiad, edrychwyd ar y data mewn dwy ffordd. Yn gyntaf, edrychwyd a oedd gwahaniaeth yn atebion pobl yn ôl y man lle'r oeddynt yn byw (ffigwr 5-7). Yna, edrychwyd a

oedd grwpiau neilltuol o bobl – rhieni gyda phlant ifainc, a phobl mewn oed - yn pryderu mwy am gyflymder a diogelwch (ffigwr 8).

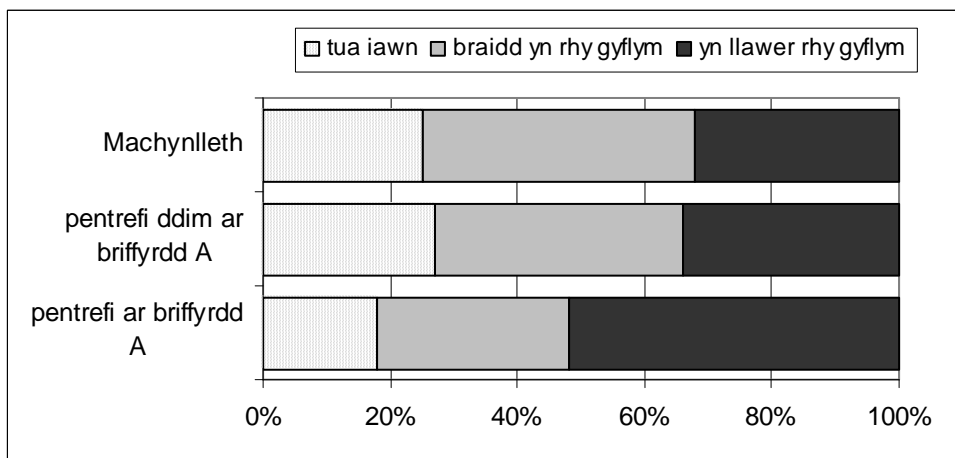
**Ffigwr 5: Lle rydw i eisiau cerdded, mae'r palmentydd yn ...**



**Ffigwr 6: Mae teithio o gwmpas ar feic yn brofiad ...**



**Ffigwr 7: Mae cyflymder traffig ar y prif ffordd drwy'r pentrefi yn ...**



Preswylwyr y pentrefi sydd ar hyd y priffyrdd 'A' (Cemais, Glantwymyn {Ffordd Cemais}, Comins-coch, Cwm Llinau, Derwenlas, Llanbryn-mair, Penegoes, Dolfach, Felingerrig, Llidiart y Ffridd, Pantperthog a Thalerddig) oedd yn pryderu fwyaf am y materion hyn. Yn y grŵp hwn, dywedodd 66% fod palmentydd yn eithaf gwael neu'n wael iawn; dywedodd 83% fod teithio ar feic yn teimlo'n anniogel neu'n eithaf anniogel; a dywedodd 82% fod cyflymder traffig ar y

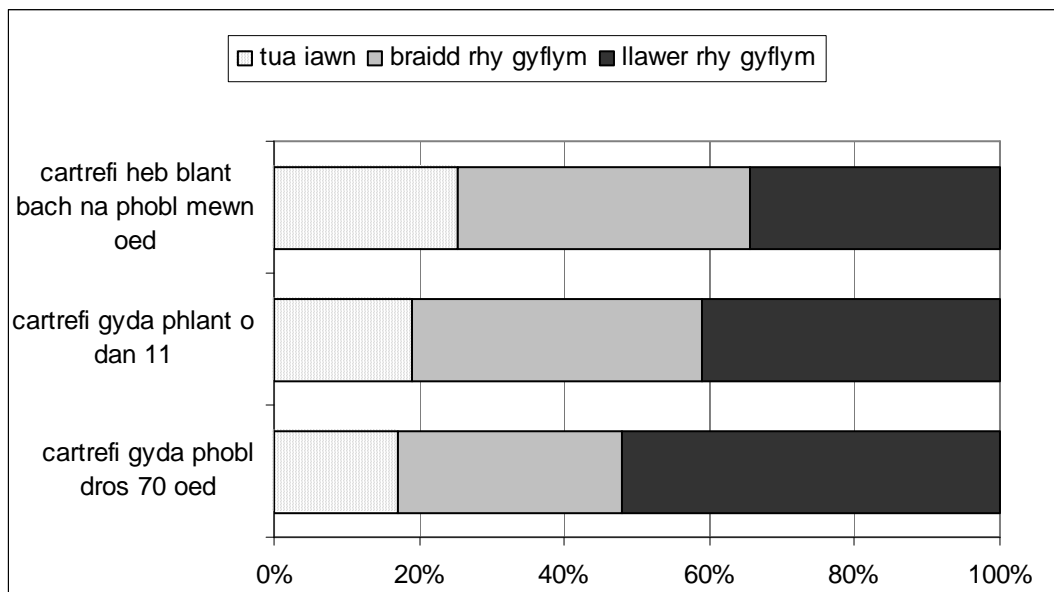


priffyrdd drwy'r pentrefi braidd rhy gyflym neu'n llawer rhy gyflym (gyda mwy na hanner yn dweud fod y cerbydau yn *llawer* rhy gyflym).

Roedd pobl yn byw ym Machynlleth neu mewn pentrefi i ffwrdd o'r ffordd fawr yn pryderu llai am y materion hyn ond nid oeddynt yn hapus amdanynt chwaith. Roedd y canran oedd yn dweud fod cyflymder traffig yn llawer rhy gyflym neu'n ychydig rhy gyflym yn 75% ym Machynlleth a 73% mewn pentrefi i ffwrdd o'r ffyrdd 'A'. Roedd y canran oedd yn dweud fod teithio ar feic yn teimlo'n anniogel neu'n eithaf anniogel yn 52% ym Machynlleth a 55% mewn pentrefi i ffwrdd o'r ffyrdd 'A'. Yn olaf, roedd y canran oedd yn dweud fod y palmentydd yn wael iawn neu'n eithaf gwael yn 26% ym Machynlleth a 55% mewn pentrefi i ffwrdd o'r ffyrdd 'A'. Felly, yr unig gwestiwn a oedd yn dangos lefelau rhesymol uchel o fodlonrwydd oedd yr un ar ansawdd y palmentydd – a hyd yn oed wedyn, dim ond ymhlith y bobl sy'n byw ym Machynlleth.

Gallem wedi gallu disgwyl llawer mwy o bryder am ddiogelwch cerdded neu feicio ymhlith pobl hŷn a theuluoedd gyda phlant ifanc, ond mewn gwirionedd roedd yr holl grwpiau oedran yn rhannu'r un pryderon. Yn y tri math o gartrefi yr edrychwyd arnynt (cartrefi gyda rhywun dros 70 oed, cartrefi gyda phlant o dan 11 a chartrefi heb blant ifanc na phobl wedi ymddeol) roedd y canran a oedd yn credu fod cyflymder traffig braidd rhy gyflym neu'n llawer rhy gyflym yn debyg, sef 75 – 80% (ffigwr 8). Roedd y canran a oedd yn credu fod palmentydd yn eithaf gwael neu'n wael iawn hefyd yn debyg, sef 43 – 47%. Cafwyd yr unig wahaniaeth sylweddol mewn agweddau mew perthynas â theithio ar feic, ble'r oedd cartrefi hŷn yn fwy tebygol o ddweud fod teithio ar feic yn anniogel neu'n eithaf anniogel (76%), o'u cymharu â theuluoedd gyda phlant dan 11 (68%) a chartrefi heb blant na phobl wedi ymddeol (60%).

**Ffigwr 8: Mae cyflymder traffig ar y prif ffyrdd drwy'r pentrefi yn ...**



Yr amodau gwael - ac mewn rhai achosion, amodau a oedd yn peryglu bywyd - ar gyfer cerdded a beicio, oedd un o'r pynciau a gododd amlaf yn yr arolwg. Rhoddir crynodeb o'r sylwadau yn nhabl 3.

**Tabl 3: Gwelliannau ar gyfer cerdded a beicio**

<b>Llwybrau beicio ar briffyrdd y tu allan i Fachynlleth (67)</b>	Gofynnai nifer mawr o bobl am lwybrau beicio diogel ochr yn ochr â'r priffyrdd. Roedd pobl am gael <i>llwybrau didor</i> (gyda llwybr y Milenniwm i Lidiart y Ffridd yn cael ei ddyfynnu'n aml fel enghraifft o ansawdd gwael). Llwybrau troed/beic rhwng Penegoes, Derwenlas a Machynlleth, oedd y rhai a fynnai fwy o sylw. Gofynnai eraill am lwybrau teithio i'r de rhwng Machynlleth ac Aberystwyth; ac i'r gogledd rhwng Machynlleth a phentrefi Corris, Cwm Llinau a Chemais.
<b>Llwybrau troed ar hyd y priffyrdd (36)</b>	Holodd nifer o bobl am bosibiliadau cael palmentydd neu lwybrau troed ar hyd llain ochrog y ffordd fawr; yn enwedig yng nghyffiniau Penegoes i Fachynlleth a Derwenlas i Fachynlleth, ond hefyd yn ardalaedd Cwm Llinau, Cemais a Glantwymyn, a cher ochr y ffordd o Fachynlleth i Daliesin ac Aberdyfi.
<b>Cyfyngiadau cyflymder llymach, a gorfodaeth fwy effeithiol i yrrwyr gydymffurfio â hwy (20)</b>	Gofynnodd 5 o bobl yng Nghemais am gyfyngiad 30 mya neu fesurau tawelu traffig. Roedd 5 o bobl eisiau gorfodaeth well o'r cyfyngiad 30 mya yn nhref Machynlleth. Holwyd hefyd am naill ai dwmpathau cyflymder neu orfodaeth well o'r cyfyngiad presennol drwy bentrefi Llanbryn-mair, Comins-coch a Derwenlas.
<b>Gwell arwyddion a gwell rhaglen o gynnal a chadw ar lwybrau hawliau tramwy cyhoeddus (16)</b>	Gofynnwyd am well cynnal a chadw ac amgennach arwyddion ar y troed-lwybrau o amgylch cyffiniau Machynlleth. Mae angen clirio rhywfaint ar lwybrau sydd wedi eu rhwystro neu sy'n angherddadwy.
<b>Glanhau palmentydd yn well o fewn tref Machynlleth (8)</b>	I ffordd oddi ar y prif strydoedd mae angen glanhau yn fwy cyson, er mwyn clirio sbwriel a baw ci.

Y cais mwyaf cyffredin o bell oedd am ddarpariaeth lawer gwell ar gyfer beicio a cherdded ar hyd y priffyrdd, gyda 103 o bobl yn mynegi eu dymuniad am hynny. Soniwyd yn fwy aml nag am ddim arall, am lwybrau troed a lonydd beicio yn cysylltu Machynlleth â Dderwenlas a Phenegoes; yn rhannol, mwy na thebyg, am fod y rhain wedi cael eu rhestru yn gynharach yn yr holiadur. Fodd bynag, roedd hefyd yn amlwg fod gan lawer o bobl ddyheadau am rwydwaith beicio a cherdded llawer mwy eang, naill ai'n gyfochrog neu ger ochr y priffyrdd. Ys dywedodd un unigolyn:

*'Palmentydd wrth ochr pob un ffordd a lôn, ar gyfer cerdded a beicio. Gellid adeiladu y rhain fel rhan o raglen barhaus. Dim ond i gerbydau, ceir ac yn y blaen y mae ffyrdd a lonydd yn ddiogel. Cofiwch, hanner can mlynedd yn ôl, nad oedd dim traffyrdd ar gael. Mae'n amser gwella ein rhwydwaith wledig ar gyfer cerddwyr.'*

Mae sylw nodweddiadol arall yn dangos pam fod pobl yn teimlo mor gryf am y mater hwn:

*'Llwybr troed o Benegoes i Fachynlleth, a fyddai'n cael ei ddefnyddio gan laweroedd o bobl. Ar hyn o bryd mae gennym ni ofn cerdded i'r dref oherwydd cyflymder y traffig. Ers i mi ddod i fyw ym Mhenegoes, rydw i'n teimlo fel petawn i'n cael fy nghau i mewn yn y tŷ yn yr haf, oherwydd bod gen i ormod o ofn cerdded ar hyd y ffordd. Felly, beth amdani; gadewch i ni gael llwybr troed!'*

Dywedodd nifer o bobl fod rhaid i lwybrau newydd fod yn ddidor ac yn hawdd i'w defnyddio. Cafodd llwybr beicio rhwng Machynlleth a Llidiart y Ffridd sylw neilltuol, am fod arno bum giât na ellir eu hagor heb ddod i ffwrdd oddi ar y beic i wneud hynny. Mae'r llwybr hwn yn ddefnyddiol - yn arbennig i bobl sy'n gweithio yn, neu'n ymweld â'r Ganolfan Dechnoleg Amgen – ac mae dichonolrwydd a photensial ynddo, i fedru annog llif sylweddol o feicwyr; yn enwedig pe estynnid y llwybr ar hyd rhediad graddol yr hen ffordd dramiau. Mynegodd un unigolyn amdano fel hyn:

*'Rydym ni angen mwy o lwybrau beicio y medrir eu defnyddio. Mae gan y rhan o'r llwybr beicio sy'n rhedeg gerllaw'r afon ger pont Machynlleth pump o glwydi neu gatiâu ar ei draws, a rhaid i chi ddod oddi ar eich beic bob tro i'w hagor; ac oherwydd hynny felly, dydyw'r rhan fwyaf o feicwyr ddim yn trafferthu i ddefnyddio'r llwybr byr hwn, sydd hefyd yn dod allan i ymuno â'r briffordd ar ran peryglus iawn o'r ffordd fawr.'*

Roedd pob un o'r tri grŵp trafod yn cynnwys un neu fwy o bobl oedd yn defnyddio beic i deithio, neu a fyddai'n hoffi gwneud hynny. Yng Nghwm Llinau, dywedodd un o'r merched y byddai hi'n hoffi beicio, ond roedd y traffig yn ei rhwystro. Yn ei geiriau hi: *'Mi fuaswn i'n beicio, ond mae gen i ofn mynd ar y briffordd, yn enwedig lle mae trofeydd.'* Yn Aberhosan, roedd saith aelod o'r grŵp yn beicio'n rheolaidd. Yn amlwg, roeddynt hwy'n credu fod beicio yn ffordd gyfleus o deithio; ond dywedasant y byddai'n fwy defnyddiol fyth pe byddai'r trenau a'r bysus yn gallu neilltuo lle penodol, er mwyn galluogi i feiciau gael eu cludo arnynt.

Doedd pobl ddim yn hoffi cerdded ar hyd y priffyrdd. Credent fod cyflymder y traffig yn rhy uchel, ac nad oedd lle diogel i gerdded ger ochr y ffyrdd. Dyma rai sylwadau nodweddiadol:

*'Dydyw hi ddim yn ddiogel cerdded hyd ochr y ffordd fawr; felly, beth arall wnewch ond eistedd yn y car. Wrth gerdded fe allech chi gael eich gwasgu i mewn i'r gwrych.'* (Cwm Llinau)

*'Rydw i fy hun wedi gweld cyflymder o bum deg milltir yr awr a mwy, ac wedi gorfod neidio i mewn i'r gwrych i arbed fy mywyd.'* (Aberhosan)

*'Rydw i'n cerdded efo fy merch, i lawr i'r ysgol, ar hyd ochr y ffordd fawr; a dydyw'r gyrwyr ddim yn arafu o gwbl.'* (Llanbryn-mair)

Credai'r holl grwpiau fod angen gwell palmentydd a lonydd beic. Er, fel dywedodd un beiciwr, rhaid i'r rheiny gael eu dylunio yn briodol: hynny yw, dylent fod yn ddidor, heb orfodi'r beiciwr i ddadfarhlogi (disgyn oddi ar ei feic) yn aml; a dylent beidio â darfod bod neu ddirwyn i ben, ar rannau cul o'r ffordd, - lle mae fwyaf eu hangen! Roedd pobl hefyd eisiau gweld gwell gorfodaeth ar gyflymder cerbydau modur. Yn Llanbryn-mair, mynegodd un unigolyn fel hyn:

*'Cyfyngiad o ddeugain milltir yr awr? Mae wedi cymryd ugain mlynedd i ni lwyddo i gael y cyfyngiad hwnnw. Ond wedi hynny, mae'n rhaid i chi orfodi y cyfyngiad hwnnw. Fe allwch chi fod yn cerdded ar hyd ochr y ffordd hon, heibio'r ysgol lle mae arwydd 'tri deg milltir yr awr', ond mae pobl yn gyrru drwy'r fan honno ar hanner can milltir yr awr!'*

Trafodwyd pa gamau y gellid eu cymryd i daclo problem gor-yrru; er enghraifft, arwyddion rhybudd sy'n fflachio. Megis y dywedodd un unigolyn: *'Mae'r Cyngor Cymuned sawl gwaith wedi dod â'r mater o or-yrru gerbron fel pwnc trafod, a hyd yn oed wedi cyfrannu arian tuag at brynnu a defnyddio gwn cyflymder; ond dydyw'r heddlu ddim yn targedu'r ardal hon yn ddigonol.'*

## 4 Yr hyn y mae pobl yn ei ddweud am rai atebion posibl

Awgrymodd yr holiadur wyth ateb posibl i anawsterau cludiant ym Mro Ddyfi, a gofynnwyd i atebwyr roi eu sylwadau am ba mor ddefnyddiol, yn eu tyb hwy, fyddai pob un. Trafodwyd yr un atebion mewn cyfarfodydd yn Aberhosan, Cwm Llinau a Llanbryn-mair. Dyma'r atebion:

- Bws-dacsi gyda'r hwyrnos a'r penwythnos, ar y priffyrdd allan o Fachynlleth. Byddai amserlen y byddid yn glynnu wrthi; ond ni fyddai'r bws-dacsi'n rhedeg ond o dan y drefn y byddai'n rhaid i o leiaf un unigolyn ffonio i'w archebu neu i 'wneud cais'.
- Troed-lwybr a/neu beic-lwybr ar hyd y ffordd fawr rhwng Penegoes a Machynlleth
- Llwybr cerdded / llwybr beicio ar hyd y ffordd fawr rhwng Derwenlas a Machynlleth.
- Cynllun rhannu car. Byddai hwn yn cysefeillio (yn paru / yn cydberthnasu) anghenion darpar-deithwyr gyda phobl eraill a fyddai'n teithio'n rheolaidd ar yr un adeg, i'r un cyfeiriad (e.e. i'r gwaith). O fewn y cyfryw gynllun bydd pobl naill a'i gyrru eu cerbydau hwy eu hunain ar delerau pob un yn ei dro, neu fel arall yn rhannu costau rhedeg y cerbyd a ddefnyddir ar gyfer y siwrnai neu'r siwrneiau dan sylw.
- Cynllun 'llwybr diogel i'r ysgol', gyda llwybrau beic diogel a chroesfannau sebra.
- Bws 'Cyswllt Pentrefi' rheolaidd rhwng Machynlleth a phentrefi sydd beth pellter i ffwrdd oddi ar y ffordd fawr; i redeg ar ddau ddiwrnod yr wythnos, dwy daith bob ffordd, ar gost o oddeutu dwy bunt (£2.00) i gynnwys y ddwy ffordd (yno ac yn ôl).
- 'Clwb ceir' yn cynnwys defnyddio car a/neu fan cymunedol, am awr neu am y diwrnod ar y tro, am gost o tua 30 ceiniog y filltir.
- Cynllun 'Olwynion i'r Gwaith' a fydd yn cynnig beic padlo neu feic moped ar fenthyg, i bobl ifainc neu bobl ddiwaith, i'w galluoig hwy i fynychu gwaith neu hyfforddiant.

Mae Ffigwr 9 yn dangos adwaith gyffredinol pawb a lanwodd yr holiadur, i'r gwahanol syniadau a grybwyllwyd <sup>1</sup>.

Dylid nodi nad ydyw rhai o'r atebion yn berthnasol ond i rai pobl yn unig. Er enghraifft, ydyw'r bws Cyswllt Pentrefi ddim yn berthnasol ond i bobl sy'n byw mewn pentrefi sydd i ffwrdd oddi ar y priffyrdd; a ydyw'r cynllun Olwynion i'r Gwaith ond yn berthnasol yn unig i deuluoedd â chanddynt bobl ifainc neu bobl sy'n ddiwaith. Yn yr adrannau sy'n dilyn ymhellach ymlaen rydym ni'n edrych ar ba mor ddefnyddiol fyddai'r gwahanol atebion i'r boblogaeth 'dargedol'. Fodd bynnag, y mae'n werth nodi yn y fan yma mai'r atebion mwyaf poblogaidd yn gyffredinol ydyw'r canlynol:

- Bws-dacsi ar benwythnos a chyda'r nos; a mynegodd 55% o'r bobl a ddychwelodd yr holiadur y byddent naill ai'n bendant yn ei ddefnyddio, neu efallai'n ei ddefnyddio.
- Llwybrau troed a llwybrau beic, yn cysylltu o Derwenlas a Phenegoes i Fachynlleth; a dywedodd 48% o'r bobl y byddent yn bendant yn ei ddefnyddio, a 49% y byddent efallai'n ei ddefnyddio.

Roedd y cynllun rhannu car, llwybrau diogel i'r ysgol, bws cymunedol Cyswllt Pentrefi, a chlwb ceir – y cyfan ohonynt - yn ennyn diddordeb cyffelyb; gyda rhwng 34 – 37% o bobl yn dweud y byddent yn bendant yn eu defnyddio, neu efallai'n eu defnyddio.

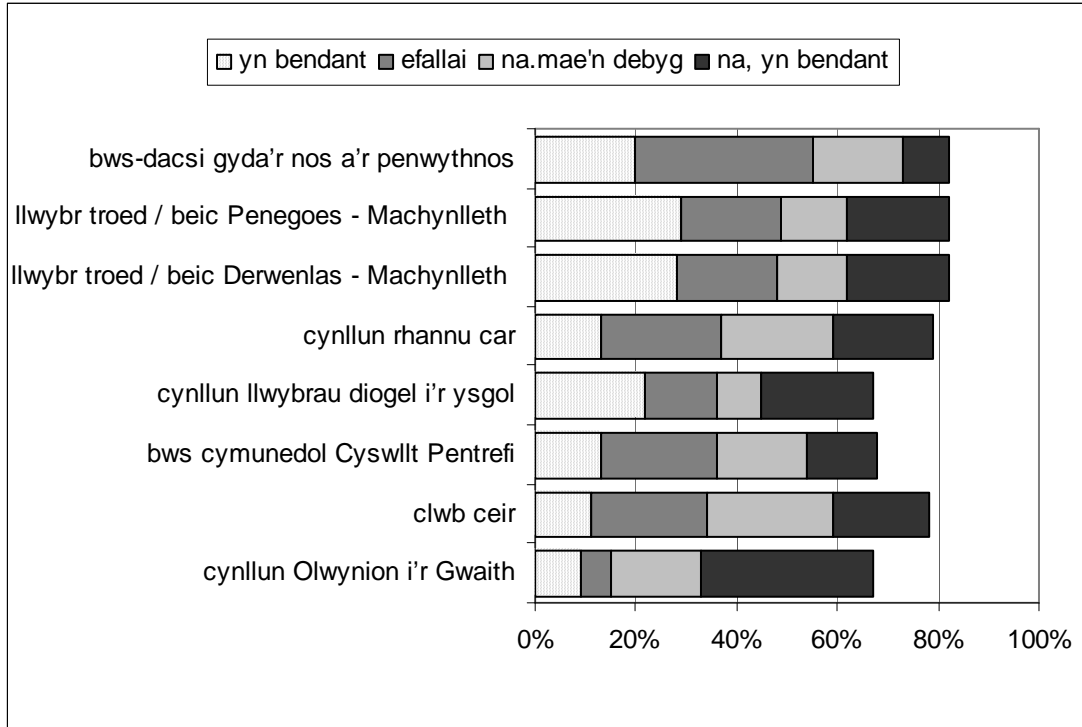
---

<sup>1</sup> Yn y graff hwn yn ogystal â'r rhai dilynol, cyfeiria'r canrannau at bob atebydd, gan gynnwys y rhai na fynegodd farn. Mae hyn yn osgoi unrhyw bosibilrwydd tebygol o chwyddo'r ffigyrau i fyny'n artiffisial, wrth ystyried y ganran o'r boblogaeth gyfan a fyddai mewn gwirionedd yn defnyddio gwasanaeth neilltuol.

Olwynion i'r Gwaith oedd yr un lleiaf poblogaidd ar y cyfan, gyda 15% o gartrefi yn dweud y byddai o ddefnydd 'pendant' neu 'efallai' iddynt.

Mae'r adrannau dilynol yn edrych ar bob un o'r atebion yn fwy manwl.

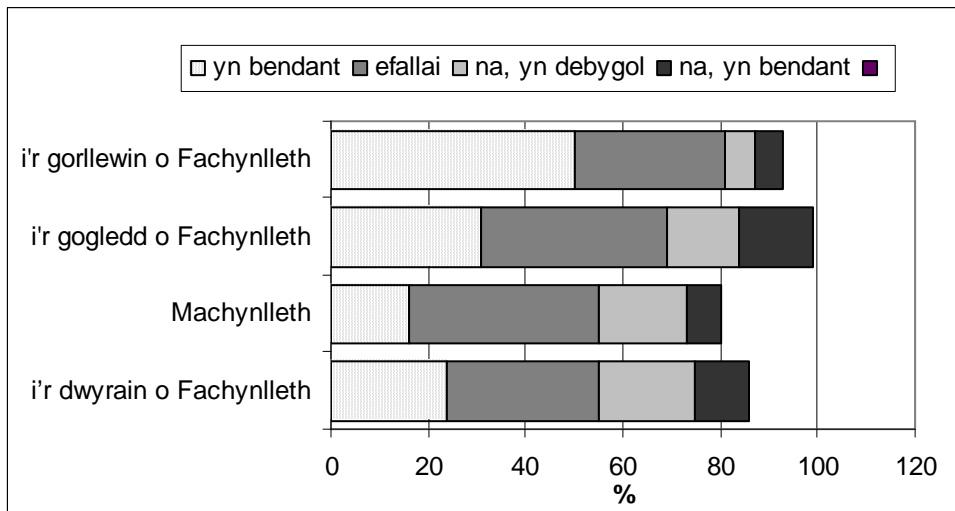
**Ffigwr 9: Atebion posibl i broblemau cludiant ym Mro Ddyfi..**



### 4.1 Bws-dacsi gyda'r nos ac ar y penwythnos

Dydyw bws-dacsi gyda'r min nos a'r penwythnos - ar y priffyrdd allan o Fachynlleth - ond yn ddefnyddiol i drigolion Machynlleth ei hun a'r pentrefi sydd ar, neu'n agos at, brif goridoriau'r cyfryw fws. Dengys ffigwr 10 fod diddordeb cryf iawn mewn gwasanaeth o'r math hwn, ymhlith y grwpiau hyn.

**Ffigwr 10: Bws-dacsi gyda'r nos ac ar y penwythnos ar y priffyrdd allan o Fachynlleth**



- I'r gorllewin o Fachynlleth, dywedodd 50% o'r bobl a ddychwelodd yr holiadur y byddent yn bendant yn defnyddio gwasanaeth o'r fath, a dywedodd 31% arall y byddent efallai yn ei ddefnyddio (er bod hyn yn seiliedig ar ddim ond 16 ateb, gan fod yr arolwg yn cynnwys Derwenlas ond nid yr anedd-dai sydd yn rhanbarth Ceredigion o Fro Ddyfi).
- I'r gogledd o Fachynlleth, dywedodd 31% y byddent yn bendant yn defnyddio gwasanaeth o'r fath, a dywedodd 38% ychwanegol y byddent efallai yn ei ddefnyddio (er bod hyn eto yn seiliedig ar ddim ond 13 ateb, ac nad ydyw'n cynnwys y bobl sy'n byw yn rhanbarth Gwynedd o'r fro dan sylw).
- Ar hyd y ffordd fawr i'r dwyrain o Fachynlleth, dywedodd 24% y byddent yn bendant yn defnyddio'r gwasanaeth hwn, a 31% ychwanegol y byddent efallai yn ei ddefnyddio.
- Ym Machynlleth ei hun, byddai 16% yn bendant yn defnyddio'r gwasanaeth, a byddai 39% arall efallai yn ei ddefnyddio.

Yng Nghwm Llinau, roedd pobl yn amau a fyddai bws-dacsi ar y briffordd yn gweithio. Credent pe byddai'n cael ei amserlennu i redeg bob awr, ar archeb-gais unigolion, byddai gyrrwr bws bob amser ar gael, yn aros i ddisgwyl galwad ffôn, cyn penderfynu a ddylai'r bws-dacsi redeg. Fodd bynnag, roedd un unigolyn yn ystyried cael *'bws hwyr y nos i gludo pobl ifainc adref'* fel blaenoriaeth. Nodwyd bod rhywbeth ymlaen bron bob nos, ac ar hyn o bryd mae'r Ffermwyr Ifainc (yn ogystal â grwpiau eraill o bobl ifainc) yn gorfod talu am logi bws arbennig.

Mae rhywbeth tebyg iawn i wasanaeth bws-dacsi gyda'r nos yn bodoli'n barod yn Aberhosan, fel trefniant anffurfiol, gydag wyth o bobl yn talu £1.50 yr un. Mae hwnnw'n gweithio'n dda: *'Mae'n syniad da ar nos Sadwrn, a rydym ni'n cael llwyth o hwyl yn y tacsî. Bydd fy ngŵr i'n gofyn amdano tua deuddeg o'r gloch y nos. Ond mae'n rhaid i chi ffeindio eich ffordd eich hun i lawr i Fachynlleth; felly maen nhw'n mynd â'r car i lawr, bob un yn ei dro.'*

Yn Llanbrynmair, credai pobl y gallai bws-dacsi fod yn ddefnyddiol, ond yn ddelfrydol y dylai fod yn hyblyg, ac ni ddylid ei gyfyngu i'r priffyrdd: *'Byddai'n iawn pe byddai'n gallu codi pobl ym Mhont Dolgadfan a Phennant.'*

Roedd peth trafod ynglŷn â fyddai bws-dacsi yn well wedi'r cyfan na'r gwasanaeth bws confensiynol, presennol (sy'n cael ei wawdio ar y cyfan). Yn ddelfrydol, byddai pobl yn Llanbrynmair yn hoffi gwasanaeth bws sydd yn rhedeg bob dwy awr. Dywedodd un unigolyn mai'r broblem gyda gwasanaeth anaml yw ei fod mor anneniadol fel nad oes fawr o ddefnydd ohono: *'Y drafferth fwyaf ydyw na fydd digon o bobl yn ei ddefnyddio. Felly byddai bws mini a fyddai'n rhedeg yn amlach yn llawer gwell.'*

Awgrymodd y grŵp hefyd: *'Dylai'r bws edrych yn wahanol i'r rhai sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd; pe byddai'n fws newydd gyda seddi cyfforddus, byddai pobl yn ymddiried mwy ynddo.'*

## 4.2 Llwybrau cerdded / beicio o Fachynlleth i Benegoes a Derwenlas

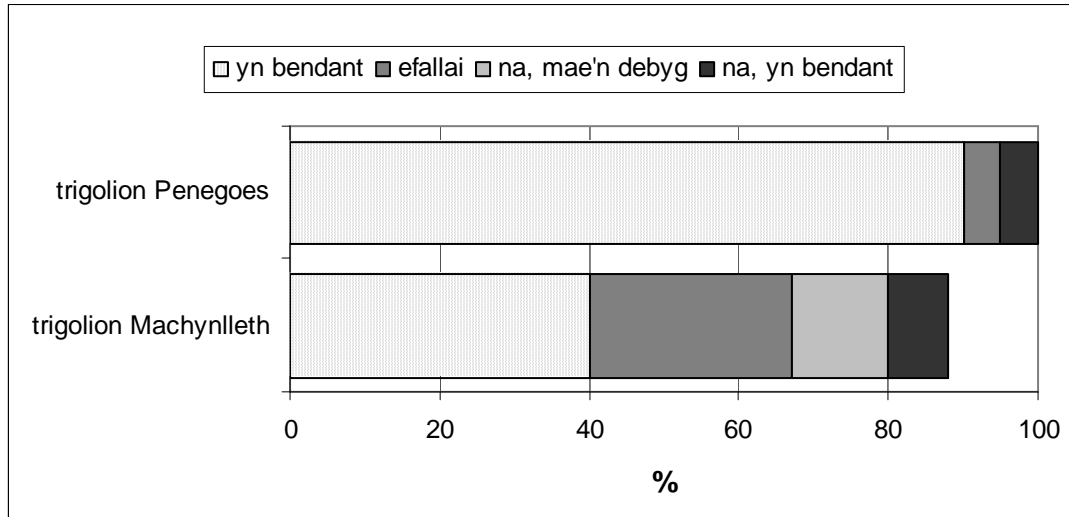
Fel y trafodwyd yn flaenorol, llwybrau troed a lonydd beic yn cyd-ddilyn y priffyrdd oedd y gwelliannau a awgrymwyd fynyachaf gan atebwyr yr holiaduron. Cadarnheir eu poblogrwydd gan yr atebion i'r cwestiynau penodol am y llwybrau rhwng Penegoes a Machynlleth, a rhwng Derwenlas a Machynlleth.

Mae poblogrwydd y cynlluniau hyn hyd yn oed yn fwy ymhlith y bobl hynny sy'n fwayf tebygol o elwa, sef trigolion Penegoes, Derwenlas a Machynlleth. O'r ugain a ymatebodd, o blith preswylwyr Penegoes a Felingerrig, dywedodd deunaw (90%) ohonynt y byddent yn bendant yn defnyddio llwybr troed a/neu lwybr beic, i fynd i Fachynlleth. Roedd cefnogaeth gref hefyd gan

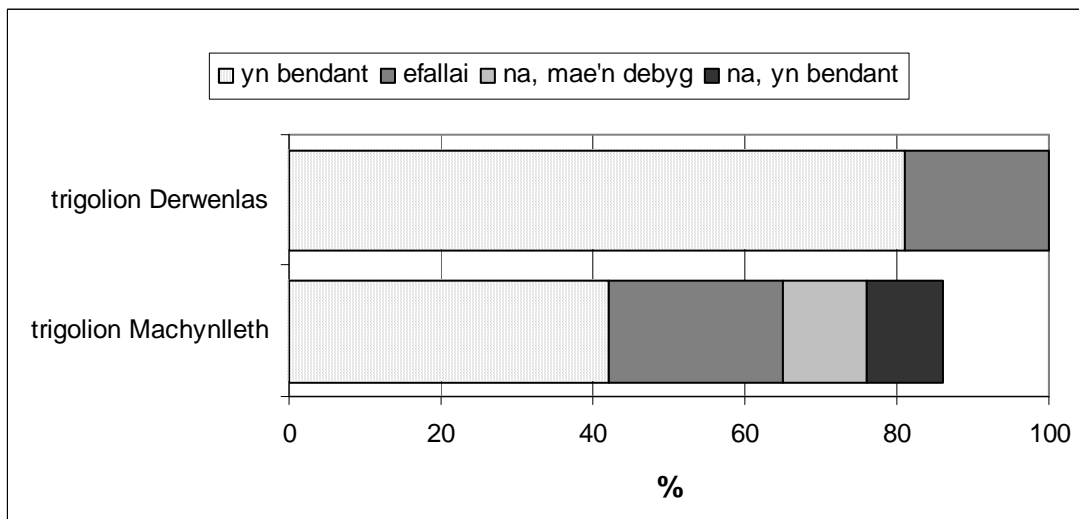
bobl sy'n byw ym Machynlleth; gan i 40% o'r atebwyr fynegi y byddent yn bendant yn defnyddio llwybr o'r fath, a byddai 27% efallai'n gwneud hynny.

Roedd llwybr cerdded a beicio o Dderwenlas i Fachynlleth yn ystyriaeth boblogaidd iawn hefyd, gyda 13 o'r 16 a atebodd o Dderwenlas (81%) yn dweud eu byddent yn ei ddefnyddio yn bendant, a 19% ychwanegol yn dweud y byddent efallai yn ei ddefnyddio. Ymhlith trigolion Machynlleth, dywedodd 42% y byddent yn ei ddefnyddio yn bendant, gyda 23% yn rhagor yn dweud y byddent efallai yn ei ddefnyddio.

**Ffigwr 11: Llwybr troed / beic Penegoes – Machynlleth**



**Ffigwr 12: Llwybr troed / beic Derwenlas – Machynlleth**



### 4.3 Cynllun rhannu car

Dywedodd cyfanswm o 62 o bobl (13%) y byddent yn bendant yn defnyddio cynllun rhannu car a dywedodd 111 (24%) y byddent yn bendant neu, o bosib, yn ei ddefnyddio. O edrych ar batrymau teithiau rheolaidd i'r gwaith a choleg, mae'n amlwg fod y dichonolrwydd neu'r potensial mwyaf ar gyfer rhannu car ymhlith pobl sydd yn teithio'n rheolaidd i Aberystwyth, Y Drenewydd neu Fachynlleth. Er enghraifft:

- Mae gan un ar bymttheg o bobl sydd naill ai'n gweithio neu yn mynychu'r coleg yn Aberystwyth, ddiddordeb mewn rhannu car (h.y. maent yn dweud y byddent yn bendant neu

efallai, yn ei ddefnyddio. O'r rhain, mae deuddeg yn byw ym Machynlleth, dau yn Efail Bontfaen ac un yr un yn Nerwenlas ac Aberhosan. Mae dau drigiannydd o Fachynlleth ar hyn o bryd yn cymryd y bws, ond mae'r gweddill ohonynt i gyd yn gyrru eu cerbydau eu hunain.

- Mae un ar hugain o bobl sydd naill ai mewn gwaith neu goleg yn Y Drenewydd yn mynegi diddordeb mewn rhannu car. O'r rhain, mae saith yn byw ym Machynlleth, deg yn byw yn Llanbrynmair neu'r pentrefi yn union i'r de ohono, neuyn Nhalerddig; a'r gweddill ohonynt yn byw yn Nerwenlas, Penegoes neu Gemais. Mae pedwar o bobl yn cymryd y bws ar hyn o bryd, ond mae'r gweddill i gyd yn gyrru eu cerbydau eu hunain.
- Mae gan naw o bobl sy'n gweithio ym Machynlleth ac sy'n byw yn y pentrefi i'r gogledd-ddwyrain (Cwm Llinau, Aberangell, Cemais a Glantwymyn {Ffordd Cemais}) ddiddordeb mewn rhannu car. Mae wyth ohonynt ar hyn o bryd yn gyrru eu cerbydau hwy eu hunain, ac mae'r unigolyn arall yn defnyddio gwasanaeth tacsî.

Er mai Aberystwyth, Y Drenewydd a Machynlleth ydyw'r cyrchfannau gyda'r dichonolrwydd uchaf ar gyfer rhannu car, dangosodd yr arolwg nifer o enghreifftiau - ar raddfa fechan - o bobl sydd yn byw yn yr un pentref ac sy'n cymudo i'r un lle yn rheolaidd; ac maent oll wedi mynegi y byddent yn hoffi rhannu car. Er enghraifft, mae dau berson sy'n byw ym Mhenegoes yn cymudo ar wahân mewn dau gar gwahanol i'r Trallwng, dau sy'n byw ym Machynlleth yn cymudo i Lanidloes yn annibynnol ar ei gilydd, a thri o bobl sy'n byw ym Mhenegoes yn teithio i fynychu eu gweithle ym Machynlleth, pob un ohonynt yn eu cerbydau hwy eu hunain.

Mae'n amlwg na fydd hi ddim yn bosib bob tro i gysefeillio pobl (i'w cydberthnasu, eu partneru neu eu 'matsio') i rannu ceir â'i gilydd. Mae rhai pobl yn gweithio ar delerau rhan amser, neu'n gweithio oriau afreolaidd. Fodd bynnag, yr hyn y mae'r ffigyrau hyn yn ei gynrychioli ydyw'r potensial isaf bosib ar gyfer rhannu ceir, oherwydd na lenwodd rhai o'r atebwyr a fynegodd ddiddordeb mewn rhannu car yr adran hon o'r arolwg, a ofynnai ymhle roeddynt yn gweithio.

Dangosodd y tri grŵp trafod fod llawer o rannu car anffurfiol yn digwydd yn barod:

*'Mae gen i gar, ond fydda i byth yn mynd i'r dref heb roi galwad i Mrs X, i ddweud wrthi hi fy mod i'n mynd, ac i ofyn iddi hi a ydyw hi eisiau dod efo fi. Ond pe byddai'r meddyg yn dweud wrthyf na ddylwn i yrru eto, yna mi fyddai hynny'n golygu diwedd ar ein trefniant.'* (Aberhosan)

*'Mae na ddau ddyn sy'n gweithio yn yr un lle, a mae nhw'n rhannu. Dwi'n credu fod pobl yn ei wneud beth bynnag.'* (Llanbrynmair)

Fodd bynnag, roedd rhai pobl yn amheus iawn a oedd angen cronfa ddata i gofnodi manylion perthnasol, fel y gellid cysefeillio pobl sy'n gwneud teithiau tebyg yn rheolaidd. Tybid mai'r rhesymeg y tu ôl i'r cyfryw amheuaeth oedd oherwydd y byddai'n troi allan i fod yn fater rhy gymhleth i'w reoli. Ond roedd dirnadaeth hefyd y byddai pobl yn rhannu pe byddent yn dymuno gwneud hynny, ac nad oedd angen cronfa ddata na sustem ffurfiol i gadw trefn ar y fath arferiad:

*'Weithiau fe ewch chi i'r Drenewydd a gweld pobl o dri neu bedwar cartref o'r Bont yno; ond wedyn mi fyddai'n rhy gymhleth i geisio trefnu iddyn nhw i gyd fynd yno ar yr un pryd.'* (Llanbrynmair)

*'Mae'r math yma o drefniant yn rhywbeth y bydd pobl yn ei wneud drostyn nhw eu hunain; fedra i ddim gweld y gronfa ddata yn gweithio, fel rhyw fath o roelaeth allanol.'* (Llanbrynmair)

Fodd bynnag, roedd rhai aelodau eraill o'r grŵp yn cydnabod y gallai cynllun rhannu car fod yn ddefnyddiol:



*'Pe byddai yna ryw le neilltuol i chi fynd iddo, i holi am bobl sy'n gwneud rhyw daith yn gyson a rheolaidd, yna mi fyddai hynny'n beth handi i'w gael.'* (Aberhosan)

#### 4.4 Llwybrau diogel i'r ysgol

Roedd gan ychydig o dan chwarter o'r cartrefi blant o oedran ysgol. Ymhlith y cartrefi hyn, roedd cynllun llwybrau diogel i'r ysgol yn gysyniad poblogaidd iawn, gyda 41% yn dweud y byddent yn ei ddefnyddio yn bendant, a 23% ychwanegol yn dweud y byddent efallai yn ei ddefnyddio.

Ymhlith y cartrefi gyda phlant o oedran ysgol a fynegodd ddiddordeb mewn cynllun llwybrau diogel i'r ysgol, roedd gan bymtheg ar hugain ohonynt blant yn ysgol Machynlleth, wyth yn ysgol Cemais a dau yn ysgol Llanbryn-mair; ac roedd cartrefi eraill â phlant ganddynt mewn ysgolion ymhellach oddi cartref (e.e. yn Nhywyn, Aberystwyth a Llanidloes), h.y. mewn ysgolion sydd mewn trefi nad oeddynt wedi eu henwi yn yr holiadaur.

Awgrymai canlyniadau'r arolwg fod bron bob un o'r disgyblion sy'n byw ym Machynlleth ac sy'n mynychu ysgol yn y dre, yn cerdded yno (77% yn cerdded, 4% yn beicio, 19% mewn car); a mynegai bron bob un ohonynt (85%) fod eu taith yn un 'hawdd iawn'. Roedd bron bob un ohonynt (96%) hefyd yn dweud y byddent yn defnyddio - neu efallai'n defnyddio - cynllun llwybrau diogel i'r ysgol, pe byddai'r cyfryw gynllun mewn grym. Fodd bynnag, mae'r ffaith fod cymaint o blant eisoes yn cerdded yn awgrymu mai eithaf cyfyngedig fyddai unrhyw fanteision o gaffael cynllun llwybrau diogel i'r ysgol (h.y. y manteision yn nhermau'r newid arferiad {y 'shifft moddol'} i gerdded neu feicio, cynnydd mewn gweithgareddau iach, neu gynnydd mewn diogelwch ar y ffordd), pe byddai'r cyfryw gynllun yn canolbwyntio'n unig ar y ffyrdd cyfagos i'r ysgolion.

Mae plant sydd yn yr ysgol ym Machynlleth ond sydd yn byw mewn mannau eraill, yn cael eu cludo i'r ysgol, un ai mewn car (50%) neu ar fws (50%). Does dim un o'r cyfryw ddisgyblion naill ai'n cerdded nac yn beicio. Yn y grŵp hwn, dywedodd 56% y byddent yn bendant yn defnyddio, neu efallai'n defnyddio, cynllun llwybrau diogel i'r ysgol. Mae hyn yn is na'r ffigur yn achos pobl sy'n byw ym Machynlleth, a thybiwn ni fod rhai pobl yn byw yn rhy bell i'w plant fynd i'r ysgol ar droed nac ar gefn beic. Roedd y cartrefi a fynegodd ddiddordeb mewn cynllun o'r fath yn byw ym Mhenegoes, Felingerrig, Comins-coch, Glantwymyn {Ffordd Cemais}, Melinbyrhedyn, Derwenlas a Glaspwll. Gallai llwybrau troed / llwybrau beic ar-y-cyd, ar hyd ochr y priffyrdd i Fachynlleth, o'r pentrefi hyn, fod yn fanteisiol iawn i alluogi plant hŷn – ynghyd hefyd â phlant iau sydd ar hyn o bryd yn cael eu hebrwng - i feicio i'r ysgol.

Ymhlith y cartrefi ag ynddynt blant yn yr ysgol yng Nghemais, dywedodd 73% (wyth allan o 11 ateb) y byddent yn bendant yn defnyddio, neu efallai'n defnyddio, cynllun llwybrau diogel i'r ysgol. Ar hyn o bryd, cludir mwyafrif y disgyblion i'r ysgol mewn car (73% mewn car, 18% ar droed, a 9% gyda bws). Mae'r cartrefi a fynegodd ddiddordeb mewn cynllun llwybrau diogel i'r ysgol yn lleoledig o fewn Glantwymyn, Cemais, Cwm Llinau, Darowen a Cheinws.

Dim ond pedwar ateb a gawsom ni o gartrefi ag ynddynt blant sy'n mynychu ysgol Llanbryn-mair. Mae'r rhain i gyd yn byw yn Llanbryn-mair ei hun, gyda dau ohonynt yn teithio i'r ysgol mewn car a dau ar fws mini ysgol. Daeth ateb cadarnhaol o ddau gartref, yn mynegi y byddent yn bendant yn defnyddio cynllun llwybrau diogel i'r ysgol, pe byddai un ar gael.

Roedd y tri grŵp trafod yn frwdfrydig am y cynlluniau llwybrau diogel i'r ysgol. Yng Nghwm Llinau, dywedodd dau aelod o'r grŵp a fynychai ysgol, fod y rhan fwyaf o'u ffrindiau ysgol hwy

a breswyliai ym Machynlleth naill ai'n cerdded neu'n beicio i'r ysgol; sy'n cadarnhau canlyniadau ein harolwg ni. Doedd y rhai a oedd yn byw ym Mhenegoes ddim yn beicio ar hyn o bryd, ac yr oedd llawer ohonynt yn teithio mewn car. I'r disgyblion hyn, byddai llwybr beicio diogel yn gallu gwneud gwahaniaeth gwirioneddol i'w dewis hwy eu hunain o ddull teithio.

Yn Aberhosan, roedd un aelod o'r grŵp yn anghymeradwyo'r tueddiad ymhlith rhai rhieni sy'n byw ym Machynlleth, o gludo eu plant i'r ysgol mewn cerbydau; a soniodd am yr anhrefn a achosir y tu allan i lidiart yr ysgol pan fydd hyd yn oed ond nifer bychan ohonynt yn gwneud hynny:

*'Rydw i'n gweld pobl yn mynd â'u ceir i nôl eu plant o'r ysgol, ac maen nhw'n byw ond ychydig ddrysau i lawr y ffordd. Yn bendant, fe ddylid edrych ar leihau nifer y cerbydau sy'n ymgynnull yn ddyddiol y tu allan i'r ysgol.'*

Yn Llanbrynmair, roedd un aelod o'r grŵp yn mynychu'r ysgol gynradd. Roedd hi'n credu, allan o'r 43 plentyn yn yr ysgol, bod tua chwech ohonynt yn cerdded. Cludid cryn nifer ohonynt ar fws mini ysgol, ond roedd hi'n meddwl fod y mwyafrif o'r plant yn cael eu cario mewn car. Dyma a ddywedodd ei mam:

*'Byddai'n braf iawn meddwl y gallai'r plant ystyried dod i'r ysgol ar eu beiciau. Ond does dim sied beiciau yn yr ysgol; ac mae'r ffordd at yr ysgol yn rhy gul, a dydyw hi ddim yn ddiogel.'*

Caed trafodaeth am welliannau a fyddai'n ei gwneud hi'n haws i blant - ac oedolion - i gerdded neu feicio. Roedd pobl yn neilltuol o awyddus i weld llwybr beic a/neu balmant o bont 'Lloyd George', dros y rheilffordd i Lanbrynmair:

*'Rydym ni wedi holi'r Cyngor Cymuned am gael gosod palmant cyn belled â'r bont. Mae cryn dipyn o bobl yn cerdded yn y fan honno yr adeg yma o'r flwyddyn. Mae yna le yno i roi un.'*

*'Byddai o fantais i nifer o bobl, gan gynnwys y rhai sy'n aros ar y safle carafanau. Byddai rhai o'r plant yn gallu ei ddefnyddio hefyd, i fynd i'r ysgol.'*

## 4.5 Bws cymunedol Cyswllt Pentrefi

Yn ddiweddar, mae CAMAD wedi bod yn archwilio'r syniad o fws cymunedol a fyddai'n gweithredu ar ddau ddiwrnod yr wythnos ac yn gwasanaethu pentrefi sydd i ffwrdd oddi ar y ffordd fawr ac felly, heb wasanaeth bws. Maen nhw wedi dynodi dwy brif ardal y gellid eu gwasanaethu gyda bws o'r fath, sef:

- Y pentrefi i'r gogledd-ddwyrain o Fachynlleth (Llanwrin, Cemais, Glantwymyn, Cwm Llinau a Aberangell).
- Y pentrefi i'r de-ddwyrain o Fachynlleth (Abercegir, Aberhosan, Darowen, Melinbyrhedyn, Tal-y-Wern a'r Efail {Forge}).

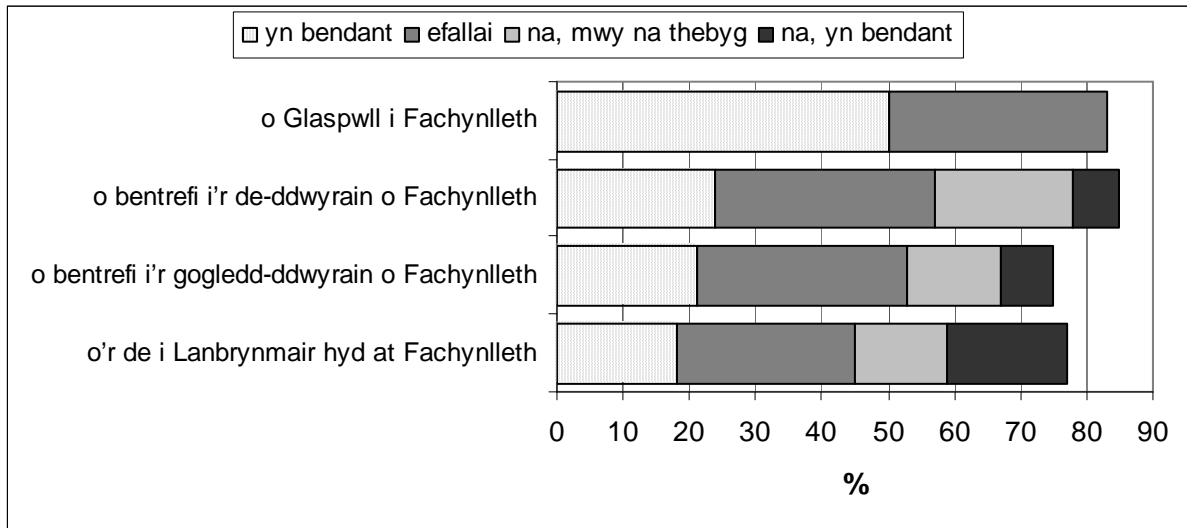
Edrychwyd ar y diddordeb sydd mewn cael bws cymunedol, yn y ddwy ardal yma (uchod) ac hefyd mewn dwy ardal arall, sef:

- Ar hyd trywydd-gyfeiriad o'r pentrefi i'r de o Lanbrynmair (Bont Dolgadfan, Pennant, Llan a Thafolwern), ac yna ar hyd y briffordd (Llanbrynmair, Comins-coch, Glantwymyn a Phenegoes) i Fachynlleth.
- Glaspwll i Fachynlleth.

Dengys ffigwr 13 y canlyniadau. Dangosodd y pedair ardal lefel uchel o ddiddordeb yn y bws cymunedol, gydag oddeutu 50% o gartrefi yn dweud y byddent yn ei ddefnyddio yn bendant, neu

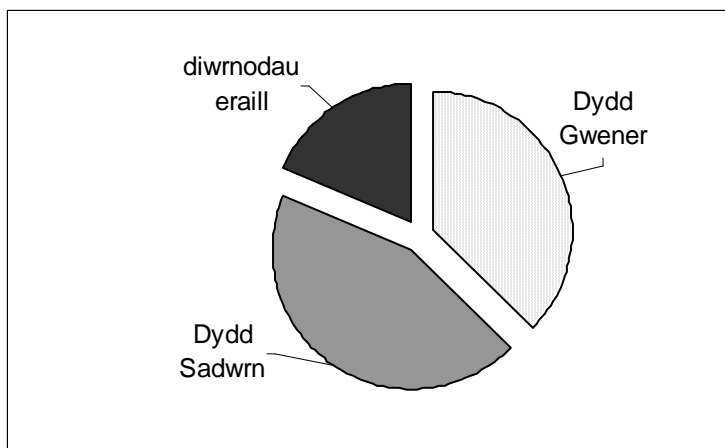
efallai'n ei ddefnyddio. Mae'r ffigwr uwch a ddangosir gyferbyn â Glaspwll yn seiliedig ar sampl bychan o chwech ateb yn unig i'r arolwg.

**Ffigwr 13: Bws Cyswllt Pentrefi - i bentrefi sydd i ffwrdd oddi ar y ffordd fawr**



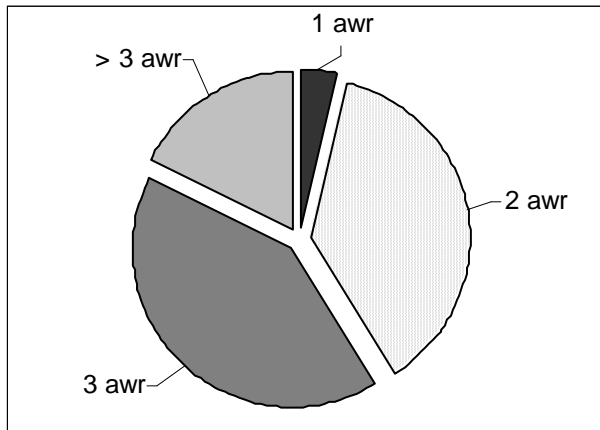
Roedd CAMAD yn rhagweld y byddai'r bws cymunedol yn rhedeg am ddau ddiwrnod yr wythnos, gydag un ohonynt yn ddydd Mercher, sef y diwrnod marchnad. Holwyd y cartrefi ar ba ddiwrnod arall fydden nhw'n hoffi i'r bws gael ei redeg, ac mae canlyniadau'r arolwg yn dangos dewis clir am un ai ddydd Gwener neu ddydd Sadwrn, yn y pedair ardal. O'r 113 o'r cartrefi o fewn y pedair ardal a ddywedodd y byddent yn bendant yn defnyddio'r bws cymunedol neu efallai'n ei ddefnyddio, dywedodd 50 ohonynt y byddent yn hoffi ei weld yn rhedeg ar ddydd Sadwrn a dywedodd 42 y byddent yn hoffi ei gael ar ddydd Gwener; gyda 21 o bobl yn awgrymu gwahanol ddiwrnodau eraill (ffigwr14).

**Ffigwr 14: Ar ba ddiwrnod o'r wythnos fydddech chi'n hoffi i'r bws cymunedol redeg?**

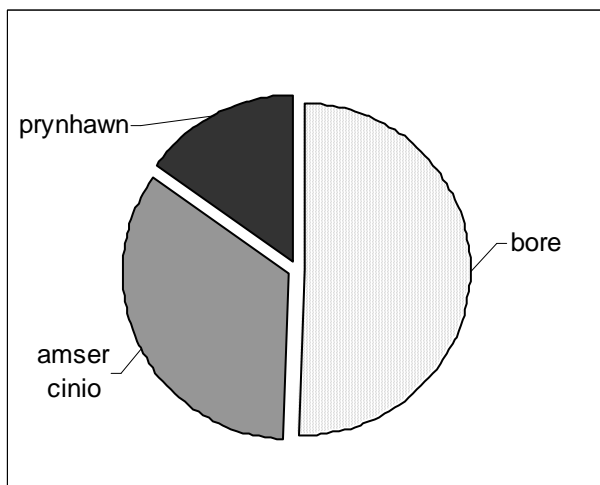


Holwyd y cartrefi am ba hyd y byddent yn dymuno aros ym Machynlleth, rhwng y daith i mewn a'r daith tuag adref; a pha amser o'r dydd fyddai'n well ganddynt fod yn y dref. Ymhlith y cartrefi a ddangosodd ddiddordeb mewn defnyddio bws cymunedol, dywedodd y mwyafrif ohonynt (79%) y byddent yn hoffi treulio ryw ddwy neu dair awr yn y dref (ffigwr15). Y prif ddewis oedd bod yn y dref yn y bore (50%) neu dros amser cinio (34%), yn hytrach nag yn ystod y prynhawn (ffigwr 16).

**Ffigwr 15: Faint o amser fyddech chi'n hoffi ei gael ym Machynlleth?**



**Ffigwr 16: Pa amser o'r dydd fyddech chi'n hoffi bod ym Machynlleth?**



Yn olaf, holwyd a fyddai gan bobl ddiddordeb mewn gwirfoddoli i yrru bws cymunedol. Roedd gwirfoddolwyr dichonol (potensial) ar gael ym mhob ardal, fel y gwelir yn nhabl 4.

**Tabl 4: Nifer y bobl gyda diddordeb mewn bod yn yrrwr gwirfoddol**

Trywydd-gyfeiriad y daith	Nifer o bobl	Lle mae gwirfoddolwyr dichonol yn byw
O'r de o Lanbrynmair i Fachynlleth	7	Bont Dolgadfan (1), Pennant (1), Llanbrynmair (2), Comins-coch (1), Glantwymyn (1), Penegoes (1).
O bentrefi i'r gogledd-ddwyrain o Fachynlleth	5	Cwm Llinau (2), Cemais (2), Glantwymyn (1).
O bentrefi i'r de-ddwyrain o Fachynlleth	2	Darowen (2).
Glaspwll	1	Glaspwll.

Yn y grwpiau trafod, roedd bws Cyswllt Pentrefi yn un o'r awgrymiadau a gafodd y croeso mwyaf brwdfrydig. Tybiwyd y byddai'r amser a ganiateid ar gyfer aros ym Machynlleth yn hollbwysig:

*'Bydd ei ddefnyddioldeb yn dibynnu ar ei amser dychwelyd; dydych chi ddim eisiau bod yn y dre am bedair awr. Byddai dwy awr yn iawn.'* (Cwm Llinau)

*'Byddai gen i ddi-ddordeb pe na byddai'n rhaid i mi fod ym Machynlleth am oriau ac oriau. Pe byddai'n aros am ryw awr a hanner i ddwy awr ym Machynlleth, dw i'n meddwl y byddwn i'n ei ddefnyddio, yn bendant.'* (Aberhosan)

*'Ond i rywun nad ydyw o'n gyrru, ac sydd ond am fynd i mewn i Fachynlleth un waith yr wythnos yn unig, fyddai awr a hanner ddim yn ddigon.'* (Aberhosan)

Cytunodd grŵp Aberhosan y dylai'r gwasanaeth, yn ddelfrydol, gynnwys dau ddewis ar gyfer dychwelyd adref, wedi eu hamseru er mwyn cael naill ai arhosiad byr neu arhosiad am fwy o amser, ym Machynlleth, er mwyn ateb gwahanol ofynion y teithwyr.

Hefyd yn Aberhosan, holodd pobl faint o amser a fyddai'n ei gymryd i deithio ar y cyfryw fws i Fachynlleth, ac edrychasom ar yr amserlen drafft a luniwyd gan CAMAD. Un awgrym defnyddiol oedd y canlynol: *'Dylid trefnu'r siwrnai fel bod y teithwyr a fydd yn gorfod goddef trip hir ar y siwrnai allan, yn cael mwynhau taith fyrrach ar y ffordd adref.'*

Dyma sylwadau eraill a wnaed gan ymgyfranogwyr y grwpiau:

- Dylai'r bws Cyswllt Pentrefi gysylltu â bysus eraill (e.e. i Aberystwyth) a chyda'r trenau.
- Byddai dydd Gwener neu ddydd Sadwrn yn ddiwrnodau da i gael gwasanaeth, er mwyn i chi gael gwneud eich siopa gogyfer y penwythnos.
- Byddai'n dda pe byddai'r bws cymunedol yn gallu cymryd beiciau, i'w cludo gyda'r teithiwr.

Roedd teimlad cryf yn y grwpiau yng Nghwm Llinau ac Aberhosan, y byddai bws Cyswllt Pentrefi yn dychwelyd at 'yr hen ddyddiau da', ac y byddai hynny'n werth ei gefnogi:

*'Y dewis gorau fyddai gwasanaeth bws y byddem ni'n gwybod y gallem ei ddefnyddio i fynd i'r dref. Dywedwch ei fod o'n mynd unwaith ar ddydd Mercher, ac unwaith ar ddydd Gwener neu ddydd Sadwrn, - fel yn yr hen ddyddiau. Dydd Gwener neu ddydd Sadwrn yn sicr, er mwyn i chi nôl eich bwyd gogyfer y penwythnos.'*

*'Pe byddai bws ar gael, mi fyddwn i'n gadael y car gartref, ac yn defnyddio'r bws. Mi fyddwn i'n sicr yn ei gefnogi.'*

## 4.6 Clwb ceir

Byddai'r clybiau ceir yn debygol o weithio ond o dan yr amod pe byddai digon o bobl yn byw o fewn ychydig funudau o gerdded, o'r safle lle y byddid yn lleoli'r cyfryw gerbydau. Nod-adnabuwyd pump ardal lle'r oedd y sefyllfa uchod yn bodoli, a rhestrir hwy yn nhabl 5 isod.

**Tabl 5: Ardaloedd lle'r oedd o leiaf chwech o bobl wedi mynegi diddordeb mewn ymuno â chlwb ceir**

	Nifer a ddywedodd y byddent yn bendant yn ei ddefnyddio	Nifer a ddywedodd y byddent, efallai, yn ei ddefnyddio
Machynlleth	24	60
Llanbryn-mair	5	4
Cemais	2	8
Cwm Llinau	3	3
Derwenlas	2	4

Roedd tua chwarter o'r cartrefi oedd â diddordeb mewn chlwb ceir, nad oedd eu preswylwyr yn eu hunain â char yn eu perchnogaeth. I'r bobl hyn, byddai aelodaeth o glwb ceir yn gwneud rhai

teithiau yn haws; er enghraifft, lle byddai angen cario llwythi trwm neu fynd allan gyda'r min nos. Roedd tua tri chwarter o breswylwyr y cartrefi eisoes yn berchnogion ar eu car hwy eu hunain. O brofiad cyffelyb mewn mannau eraill, byddai rhai o'r cartrefi hyn yn gwerthu eu ceir pe byddent yn ymuno â chlwb ceir, ac yn mabwysiadu patrwm teithio amrywiol; gan ddefnyddio cludiant cyhoeddus neu feic pan fyddai'n gyfleus, a'r cerbyd clwb ceir ar adegau eraill. Mae manteision i'r unigolyn yn hyn o beth; megis arbed arian (i gartrefi gydag anghenion 'milltiroedd teithio' cymedrol, gall clwb ceir fod yn rhatach yn gyffredinol na pherchnogi car), a llai o helbul (mae gwaith atgyweirio, glanhau a chostau yswiriant un ai'n cael eu trefnu gan aelod o staff cyflogedig, neu fel arall rhennir y cyfrifoldeb hwnnw rhwng nifer o bobl). Mae hefyd o fudd wrth gwrs i'r amgylchedd, gan fod milltiroedd teithio car yn gyffredinol yn gostwng o draean.

Doedd dim un o'r grwpiau trafod yn frwdfrydig iawn am glybiau ceir, ac efallai bod dau reswm dros hyn. (1) Y teimlad bod pobl yn rhy wasgaredig, y tu allan i'r dref, ac y byddai felly yn anodd lleoli car mewn rhywle cytunedig o gyfleus, (2) a'r ddirnadaeth o '*un ai mae gan bobl gar, neu allan nhw ddim gyrru*' (Aberhosan). Fodd bynnag, mae'r nifer fawr o bobl a fynegodd ddiddordeb mewn clwb ym Machynlleth yn awgrymu bod dichonolrwydd i ddatblygu gwasanaeth o'r fath yma, ac ymhen amser efallai y byddai'n bosibl datblygu clybiau 'cyswllt' mewn mannau fel Llanbryn-mair. Mae clwb ceir bychan eisoes yn gweithredu ym Machynlleth, ag iddo 15 o aelodau; gellid ehangu hwn, neu gellid sefydlu clwb ceir newydd ar sail masnachol.

#### 4.7 Olwynion i'r Gwaith

Braidd ychydig o gartrefi (15%) a ddywedodd y byddent yn bendant yn defnyddio, neu efallai'n defnyddio, cynllun Olwynion i'r Gwaith. Fodd bynnag, roedd mwy o ddiddordeb ymhlith rhai grwpiau neilltuol o bobl, nag ymhlith eraill. Mynegodd chwarter o'r cartrefi â chanddynt rywun yn y coleg, ddiddordeb yn y cynllun Olwynion i'r Gwaith (13 allan o 52 cartref). Mewn cartrefi ag ynddynt bobl o oedran gwaith, ond heb neb o'u plith ar hyn o bryd yn gweithio nac mewn coleg, roedd y ffigwr rywbeth yn debyg (12 allan o 52 cartref, neu 23%). Niferoedd bychain o bobl y mae'r ffigyrau hyn yn eu cynrychioli, bid siwr, ond maent serch hynny yn awgrymu bod diffyg cludiant boddhaol yn anhawster sylweddol i bobl o fewn yr ardal sydd eisiau dilyn addysg bellach, yn ogystal ag i'r rhai sy'n ceisio cael gwaith.

Efallai mai nid Olwynion i'r Gwaith ydyw'r ateb priodol, nac ychwaith yr unig ateb. Ymhlith y cartrefi ag ynddynt rywun mewn coleg, a fynegodd ddiddordeb mewn Olwynion i'r Gwaith, roedd tua hanner ohonynt yn gwneud teithiau lle byddai amgennach gwasanaeth cludiant cyhoeddus (er enghraifft, bysus a threnau ar yr adegau iawn o Fachynlleth a Llanbryn-mair i'r Drenwydd) yn ôl pob tebyg, o gryn fantais a chymorth cadarnhaol. Fodd bynnag, awgrymodd y grwpiau trafod y byddai cael benthyg moped yn eithaf defnyddiol i rai pobl ifainc:

*'Mae'n rhaid i lawer o bobl ifainc brynu hen 'fanger' neu 'groc' o gerbyd; ond mae hyd yn oed gerbyd isel ei werth felly yn ddrud iawn i'w redeg, o achos yr yswiriant, ac ati.'* (Cwm Llinau)

*'Yn achos fy merch i, mae'r tacsï yn ei chasglu am chwarter wedi saith y bore, i fynd â hi i gyfarfod y bws, i fynd i'r coleg yn Y Drenwydd. Gyda hyn bydd yn rhaid iddi hi fynd i weithio ar brofiad 'lleoliad gwaith yn y gweithle' yn Aberangell, ac ar hyn o bryd dydyw hi ddim yn gwybod sut y bydd hi'n gallu cyrraedd yno. Mae hi yn Efail Bontfaen {Forge} ddau ddiwrnod yr wythnos - mae'n mynd yno ar ei beic, ond mae hi'n gweld y ffordd yn beryglus iawn i deithio arni ar gefn beic.'* (Aberhosan)

## 5 Lleihau ein heffaith ar yr amgylchedd

Casglodd yr arolwg ddata ar gyrchfannau pobl ar deithiau rheolaidd, gan cynnwys teithiau i'r gwaith, i'r ysgol, i siopa ac am noson allan. Casglwyd data hefyd am barodrydd pobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn lle eu car, pe byddai gwell gwasanaeth ar gael.

Mae'r wybodaeth hon yn help i asesu a oes unrhyw ddichonolrwydd i ostwng y defnydd o'r cerbyd modur ym Mro Ddyfi, drwy newidiadau ar raddfa cymharol fychan yn y sistem cludiant, neu drwy argaeledd gwell gwybodaeth ac anogaeth i deithio mewn modd mwy cynaladwy. Yn y rhan hwn o'r dadansoddiad, canolbwyntiwyd ar deithiau i'r gwaith ac i'r siopau. Mae'r rhain yn gwneud cyfraniad mawr at filltiroedd teithio car, yn eu cyfanrwydd; ac mae'r ffaith eu bod yn deithiau rheolaidd yn golygu bod mwy o botensial i ddylanwadu ar sut y'i gwneir hwy.

Mae sawl rheswm dros geisio lleihau traffig ceir:

- Mae pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yn cyfrannu'n anghymesurol at ollyngiad y nwyon sydd yn achosi newid yn yr hinsawdd, oherwydd eu bod yn gyrru ymhellach.
- Mae lefelau cynyddol y traffig yn cael effaith negyddol ar ein hamgylchedd lleol, yn enwedig yn achos y bobl sy'n byw ar fin y ffordd fawr; lle gall y traffig hollti cymuned yn ei hanner, a gwahanu pobl oddi wrth eu cymdogion, ac achosi sŵn ac ymyriadau gweledol niweidiol iawn.
- Mae'r tŵf cynyddol ym maint y traffig yn atal cerdded a beicio, sydd yn golygu bod llai o gyfle i fwynhau ffordd o fyw actif a chorfforol iach.
- Pe byddai mwy o bobl yn defnyddio cludiant cyhoeddus, byddai'n bosib darparu gwasanaeth gwell.

### 5.1 Teithio i'r gwaith

Rhoddodd ychydig dros hanner y cartrefi wybodaeth am y man lle maent yn gweithio, a sut y byddant yn teithio yno ac oddi yno. Allan o 258 ateb, roedd ychydig dros ddwy ran o dair (69%) yn teithio i'r gwaith mewn car neu ryw fath o gerbyd modur. Mae tua 18% yn cerdded i'r gwaith (mae'r rhain yn byw ac yn gweithio yn bennaf ym Machynlleth). Dangosir y gyfran foddol yn nhabl 6 (gweler isod):

**Tabl 6: Y gyfran foddol ar gyfer teithio i'r gwaith**

Car	69%
Cerdded	18%
Beic	6%
Cludiant cyhoeddus (bws / trê / bws gwaith)	5%
Arall (beic modur / fan / tacsî)	2%

Roedd gennym ddiddordeb mewn pa ganran o'r teithiau i'r gwaith a wneir ar hyn o bryd mewn car a fedrai gael eu gwneud ar gludiant cyhoeddus, drwy gerdded neu feicio. Rhagdybir yn aml fod teithio ar gludiant cyhoeddus mewn ardaloedd gwledig yn amhosibl, neu bron yn amhosibl, gan fod teithiau pobl mor wasgareddig. Ond, mewn gwirionedd, mae archwiliad o'r teithiau gwaith y cawsom wybodaeth amdanynt yn awgrymu fod llawer o bobl yn gwneud teithiau tebyg iawn i'w gilydd. O edrych ar y 142 o deithiau i'r gwaith rheolaidd ble ceir manylion llawn am y man cychwyn a'r gyrchfan, gwelsom fod 60% i dair prif gyrchfan: Machynlleth, Y Drenewydd ac Aberystwyth. Nid oedd gennym unrhyw wybodaeth am faint o'r teithiau hyn a wnaed fel gyrrwr car neu fel teithiwr car, ond mae data cenedlaethol (ac arsylwadau syml o'r ffyrdd yn yr

ardal hon yn ystod yr oriau cymudo prysur) yn awgrymu fod y mwyafrif llethol yn cael eu gwneud gan un unigolyn yn gyrru ar ei ben ei hun.

Rhannwyd y 142 taith car i'r gwaith hyn i bedwar categori:

A: Teithiau car ble mae dewis da arall yn bodoli eisoes. Un ai mae'r daith yn ddigon byr i feicio neu gerdded ar hyd lwybr diogel, neu mae gwasanaeth cludiant cyhoeddus o'r cartref i'r gwaith sydd yn cyrraedd, yn fras, rhwng 8.30 a 9.15 am ac yn gadael, yn fras, rhwng 5 a 6 pm.

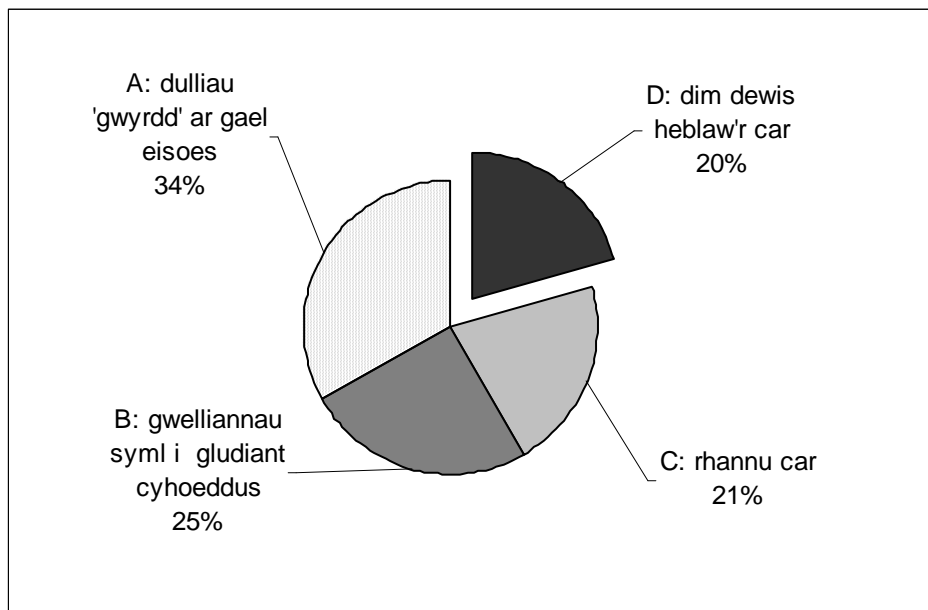
B: Teithiau car ble na ellir eu gwneud mewn dull arall ar hyn o bryd, ond ble byddai gwella cludiant cyhoeddus mewn modd cymharol syml neu adeiladu llwybr beicio yn gwneud y daith yn bosibl heb gar a heb anfanteision annerbyniol yn nhermau amser y siwrnai na'r costau. Rhagdybiwyd chwech gwelliant penodol: bws o'r Drenewydd i Fachynlleth yn gadael oddeutu 5.15 pm; bws o Lanbryn-mair i Fachynlleth yn cyrraedd tua 8.45 am; bws o Fachynlleth i Dowyn yn cyrraedd tua 9.00 am; llwybrau beic o Dderwenlas i Fachynlleth a Phenegoes i Fachynlleth; a thocynnau y gellid eu cyfnewid ar fysisus a threnau.

C: Teithiau car sydd yn anodd i'w gwasanaethu drwy gludiant cyhoeddus. Fodd bynnag, gellid eu gwneud drwy rannu car, a ble gellir, eisoes, adnabod "partner" rhannu car potensial sydd yn byw yn gyfagos a sydd yn teithio i'r un gyrchfan o'r data sydd ar gael.

D: Teithiau car a fyddent yn anodd iawn i'w gwneud mewn unrhyw ddull arall ar wahân i gar, a ble nad yw rhannu car yn ddewis.

Mae Ffigwr 17 yn dangos sut oedd y teithiau yn rhannu rhwng y pedwar categori. Gellid gwneud tua thraean o'r teithiau car i'r gwaith drwy dulliau eraill heblaw car, *eisoes*. Gellid gwneud 20% arall drwy rannu car. Gellid gwneud tua chwarter o'r teithiau ar gludiant cyhoeddus neu ar feic gyda rhai gwelliannau cymharol syml i'r rhwydwaith cludiant leol. Dim ond 20% oedd yn amlwg amhosibl i'w gwneud heb gar ac maent yn debygol o aros felly.

**Ffigwr 17: Y potensial i ostwng teithio i'r gwaith mewn car**



Nid yw argaeledd dull teithio arall heblaw car yn ddigon ynddo'i hun; mae'n rhaid i bobl fod yn fodlon i'w ddefnyddio hefyd. Rhoddodd dau o gwestiynau'r holiadur wybodaeth i ni am y canran o gymudwyr mewn ceir sydd yn barod i roi cynnig ar ddull arall:



- I grwpiau A a B, edrychwyd a oedd yr atebwyr wedi dweud a fyddent yn barod i deithio i'r gwaith ar fws neu drên pe byddai gwasanaeth da ar gael. Rhagdybiwyd fod ateb cadarnhaol i'r cwestiwn hwn yn arwydd o barodrwydd tebygol i ystyried *unrhyw* ddulliau cludiant eraill ar wahân i'r car, yn cynnwys cerdded neu feicio, pe rhoddwyd y gefnogaeth, cyfleusterau a gwybodaeth gywir i'r atebwyr.
- Ar gyfer grŵp C, edrychwyd a oedd yr atebwyr wedi dweud y byddent yn defnyddio cynllun rhannu car. Rhagdybiwyd bod ateb 'ei ddefnyddio yn bendant' neu 'efallai'n ei ddefnyddio' yn dangos parodrwydd i roi cynnig ar rannu car pe rhoddwyd y gefnogaeth a'r wybodaeth briodol.

Ceir crynodeb o'r canlyniadau yn nhabl 7.

**Tabl 7: Canran o gymudwyr car sy'n fodlon rhoi cynnig ar ddull arall-ddewisol o deithio**

	Yn fodlon ystyried dewis arall o deithio	Ddim yn fodlon ystyried dewis arall o deithio
Dulliau gwyrdd ar gael yn barod (34%)	11%	23%
Mae rhannu car yn ddewis arall (21%)	11%	10%
Byddai gwelliannau cludiant cyhoeddus syml yn helpu (26%)	15%	11%
Dim dewis arall heblaw gyrru (20%)	Amherthnasol, gan nad oes dewis hyfyw arall	20%
Cyfanswm	37% *	64%

\* Gan ystyried yr holl bobl o gartrefi sydd yn gyrru i'r gwaith, dywedodd 44% y byddent yn barod i ystyried dull arall. Fodd bynnag, i rai o'r rhain, does dim dewis hyfyw arall i'w ystyried.

O edrych yn awr ar y bobl hynny a ddywedodd eu bod yn fodlon ystyried dewis arall:

- Ar gyfer 11% o'r teithiau car i'r gwaith mae dewis da arall *yn bodoli*. I'r grŵp hwn o bobl, efallai mai'r cwbl sydd ei angen i ostwng y defnydd o'r car ydyw gwybodaeth wedi ei thargedu am y gwasanaethau sydd yn ddefnyddiol iddynt hwy. Gellid ateb y cyfryw angen trwy gyfrwng y defnydd o gynllunydd taith fws neu daith trên personol; neu trwy ledaenu gwybodaeth am fanteision iachusol yr arferiad o feicio a cherdded, ynghyd â sefydlu cynllun benthyg ac atgyweirio beiciau, neu gynllun 'cymar beic' i'r perwyl o gynyddu hyder beicwyr amhrofiadol mewn beicio yn y cyffiniau.
- Yn achos 11% o'r teithiau cymudo a wneir gan bobl y fro mewn car, mae rhannu car yn ystyriaeth gwirioneddol bosibl. Gofynna hyn am sefydlu cronfa ddata rhannu car, a'i farchnata'n ddwys y fewn y cyffiniau. Byddai'n neilltuol o werth i hybu'r arferiad o rannu car yn y pentrefi sydd i ffwrdd oddi ar y ffordd fawr, nad oes ganddynt wasanaeth cludiant cyhoeddus rheolaidd, gan na fyddai'r cynnydd yn y rhai a fyddai'n rhannu ceir yn yr ardaloedd hynny yn lleihau'r niferoedd o bobl a fyddai'n parhau i fod angen defnyddio cludiant cyhoeddus.
- Yn olaf, byddai 15% o deithiau cymudo yn dod yn hyfyw, gyda gwelliannau bychain mewn cludiant cyhoeddus a llwybrau beicio diogel. Y prif welliannau a arfaethir ydyw ceisio sicrhau gwasanaeth bws allan yn y bore a bws yn ôl gyda'r hwyrnos, i'r Drenewydd, Machynlleth a Thywyn. Mae gwasanaethau trên hyfyw allan ac yn ôl i Aberystwyth yn bodoli'n barod. Byddai tocynnau y gellid eu cyfnewid ar y bysus a'r trenau rhwng Machynlleth ac Aberystwyth, a Machynlleth a'r Drenewydd (fel sy'n bodoli eisoes yn Aberdyfi a Thywyn), yn rhoi mwy o ddewis i deithwyr, ar rai teithiau. Yn olaf, byddai

adeiladu llwybrau troed / beic o Fachynlleth i Dderwenlas a Phenegoes yn galluogi pobl sy'n byw yn y pentrefi hyn ac sy'n gweithio ym Machynlleth, naill ai i gerdded neu feicio i'r gwaith. Byddai'r cynlluniau hyn hefyd o fudd i bobl sydd yn gweithio ymhellach i ffwrdd; er enghraifft, byddai'n galluogi rhywun i feicio o Dderwenlas i orsaf Machynlleth a dal y trêen oddi yno i'r Drenwydd.

O'u hystyried gyda'i gilydd, awgryma'r canlyniadau hyn y gallai hyd at draean o deithiau ceir i'r gwaith newid i fod yn deithiau gyda chyfrwng cludiant cyhoeddus, drwy gerdded neu drwy feicio; o gallai hynny i gyd ddigwydd ond gydag ychydig yn unig o ymyriadau cymharol syml.

Rhaid datgan dau rybudd yn y fan hon. Yn gyntaf, nid oes unrhyw amheuaeth fod rhai teithiau i'r gwaith yn fwy cymhleth na'r hyn a ragdybiwyd gennym ni. I bobl sy'n gweithio shifftiau, neu'n gweithio'n ran amser, fydd cludiant cyhoeddus yn ystod y cyfnodau teithio prysur yn ystod y bore a chyda'r min nos ddim yn ateb digonol. Yn ail, bydd diffyg amllder y gwasanaethau cludiant cyhoeddus yn annerbyniol i rai pobl; os oes risg o golli'r bws am 5.30 yn i fynd adre, dydyw hi ddim yn dderbyniol o gwbl i orfod aros am sawl awr arall cyn medru dal y bws nesaf, neu fel arall, gymryd tacsî, er mwyn medru dychwelyd adre.

Fodd bynag, mae potensial sylweddol i fedru dylanwadu ar yr egwyddor o gymudo car. Byddai hyn yn arwain at enillion amgylcheddol, anillion iachusol, ac arbedion ariannol i nifer o drigolion.

## 5.2 Teithio i'r siopau

Cyflwynodd 397 o gartrefi wybodaeth am sut oeddynt yn teithio i'r siopau. O'r rhain, roedd y mwyafrif yn mynd i siopa yn y car (73%), ond roedd canran sylweddol yn cerdded (19%). Mae Tabl 8 yn dangos dadansoddiad o'r gwahanol ddulliau cludiant a ddefnyddir ar gyfer siopa.

**Tabl 8: Cyfrannau'r gwahanol foddau o deithio i'r siopau**

Car	73%
Cerdded	19%
Cludiant cyhoeddus (bws / trêen)	5%
Beic	3%
Tacsî	0.3%

Bron yn ddieithriad, roedd y bobl a oedd yn cerdded neu'n beicio i'r siopau yn byw ac yn siopa ym Machynlleth.

Ymhlith y cartrefi sydd yn gyrru cerbyd i'r siopau, dywedodd 45% ohonynt y byddent efallai yn gwneud y daith ar fws neu drêen, pe byddai gwasanaeth gwell ar gael. Mae nifer yma'n ymddangos yn rhyfeddol o uchel, o ystyried anawsterau cario siopa trwm. Fodd bynnag, mae yn awgrymu y gallai gwasanaeth danfon nwyddau i'r cartref fod yn atyniadol i nifer sylweddol o gartrefi. Ofynnwyd ddim am wasanaeth danfon nwyddau i'r cartref yn yr arolwg, ond daeth y syniad hwn i fyny ar fyrfyfyr, mewn dau o'r grwpiau trafod:

*'Dywedodd rhywun yn Nhaliesin fod siopau Aberystwyth yn danfon nwyddau i bobl sy'n byw allan cyn belled â'r fan honno. Mae Iceland yn danfon nwyddau o'u siop yn Y Bermo mor bell ag Aberangell, ond ddôn nhw ddim i Gwm Llinau. Roedd Spar ym Machynlleth yn arfer cynnig gwasanaeth danfon nwyddau hefyd, ond dwi ddim yn siwr os ydyn nhw'n dal i wneud hynny.'*  
(Cwm Llinau)

Yn Llanbrynmair, roedd pobl yn teimlo'n gadarnhaol dros yr egwyddor o gael eu nwyddau wedi eu cludo i'w cartrefi, gan y siopau; ond doedd hi ddim yn ymddangos fod unrhyw un yn y grŵp yn defnyddio gwasanaeth o'r fath yn rheolaidd:

*'Mae cael eich siopa wedi ei ddanfôn i'ch cartref, y syniad gorau erioed.'*

*'Dwi'n credu fod Spar yn gwneud hynny.'*

*'Am bleser! Byddai'n llawer gwell gen i hynny, na gorfod mynd i siopa yn fy awr ginio.'*  
(Llanbrynmair)

Roedd 223 o gartrefi yn teithio i'r siopau mewn car, ac yr oedd gwybodaeth lawn ar gael am y manau lle'r oeddynt yn siopa. O'r rhain, roedd 41 ohonynt yn siopa yn Aberystwyth (er eu bod i gyd yn byw yn nes o'r hanner at Fachynlleth); ac roedd 31 arall yn siopa yn Y Drenewydd. Roedd y bobl yma bron i gyd yn byw yng ngyffiniau Llanbrynmair, Talerddig neu Bont Dolgadfan. Roedd y gweddill bron i gyd (129) yn siopa ym Machynlleth.

Mae'r wybodaeth sydd gennym yn awgrymu y gallai fod o sawl mantais i sicrhau gwasanaeth danfon nwyddau siopa i'r cartref, wedi ei seilio ar gynllun yn lleoledig ym Machynlleth:

- Byddai'n boblogaidd.
- Byddai'n gostwng teithiau car yn sylweddol.
- Byddai o fudd i'r economi leol ym Machynlleth, a gallai ddenu i'r dref honno rai pobl sydd ar hyn o bryd yn siopa ymhellach i ffwrdd, mewn manau fel Aberystwyth, er enghraifft.

Fel y dywedodd un o'r grwpiau trafod, mae Spar ym Machynlleth yn gweithredu gwasanaeth danfon nwyddau yn barod; ond dydyw'r ffaith yma ddim wedi ei hysbysu mor dda â hynny, a dylid cadarnhau nad ydyw Spar yn danfon nwyddau fawr o bellter y tu allan i'r dref.

## 6 Argymhellion i'w gweithredu, a chasgliadau

Mae'r adroddiad hwn wedi nodi nifer fawr o gamau gweithredu a fyddai'n gwella cyflwr cludiant o fewn rhanbarth Powys o Fro Ddyfi. Yn yr adran hon, cyflwynwn grynodeb o'r argymhellion sy'n debygol o wneud y mwyaf o wahaniaeth, a chael eu gwerthfawrogi fwyaf gan drigolion lleol. Rydym ni'n gwahaniaethu rhwng camau arfaethedig lle mae gwaith ynglŷn â hwy eisoes ar y gweill, yn ogystal â'r camau hynny sydd ymhellach draw yn y dyfodol, neu'n debygol o fod yn anoddach i'w cyflawni yn y tymor canolig. Cyflwynwn yr holl argymhellion hyn i'w cynnwys yng Nghynlluniau Gweithredu 'Cymunedau yn Gyntaf - Bro Ddyfi', ynghyd ag yng nghynlluniau datblygu Fforwm Lleol Machynlleth a'r Ardal.

Camau gweithredu	Asiantaeth
<b><i>Camau gweithredu y mae peth gwaith datblygu arnynt eisoes yn digwydd</i></b>	
1. Datblygu bws Cyswllt Pentrefi i wasanaethu pentrefi i'r gogledd-ddwyrain a'r de-ddwyrain o Fachynlleth, ac os y bydd hwn yn llwyddiannus, ystyried ei ehangu ar gyfer pentrefi i'r de o Lanbrynmair.	CAMAD
2. Adeiladu llwybr troed / beic o Fachynlleth i Derwenlas. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi dyfarnu arian ar gyfer gweithredu hyn, i ddigwydd o fewn y flwyddyn bresennol.	Cyngor Sir Powys
3. Pledio'r achos am lwybr troed / beic i Benegoes, a cheisio arian ar gyfer 2005-2006. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi cytuno i ariannu astudiaethau pellach yn y flwyddyn gyfredol.	Cyngor Sir Powys, (+ Ecodyfi, y gymuned leol, rhai sydd â diddordeb mewn beicio, ac ysgolion)
4. Cymorth-gefnogi'r gronfa ddata parthed cynllun rhannu car gynllunedig i Bowys / Ceredigion, a gweithio gyda'r cyngor i'w hybu.	Swyddog Cynlluniau Teithio Powys / Ceredigion, ac Ecodyfi
5. Gwella gwybodaeth am gludiant cyhoeddus, gan adeiladu ar y Cyfeirlyfr Cludiant Bro Ddyfi presennol. Rhoi gwybodaeth ddiweddaedig mewn arosfannau bysus a gwybodaeth bersonol i bobl sy'n byw gerllaw prif lwybrau teithio bysus. Rhoi gwybodaeth am fanteision iachusol yr arferiad o gerdded a beicio, a rhoi cefnogaeth o bobl i roi cynnig ar y dulliau hyn.	Ecodyfi, Cyngor Sir Powys, Swyddog Anghyfartaeddau Iechyd Powys a Cheredigion
<b><i>Camau gweithredol cyraeddadwy y dylid dechrau gwaith datblygu arnynt</i></b>	
6. Archwilio'r dewisiadau am wasanaeth bysiau amlach (yn ddelfrydol bob dwy awr) ar drywydd-gyfeirad Machynlleth a'r Drenewydd; o bosib gan ddefnyddio bws-dacsi a fydd yn darparu gwasanaeth mewn ymateb i archeb-gais, er mwyn medru cynnig gwasanaeth amlach, heb gynnydd mawr yn y costau.	Cyngor Sir Powys, Ecodyfi, Cymunedau yn Gyntaf, CAMAD, Arriva, Lloyd's Coaches, cwmnïau tasci
7. Archwilio'r dewisiadau ar gyfer bws neu fws-dacsi ar nos Sadwrn, ar gyfer treulio nosweithiau allan yn Aberystwyth, Y Drenewydd a Machynlleth.	
8. Adolygu amserlenni presennol y gwasanaethau bws, i ddarparu amserlen sydd yn well ar gyfer teithio i'r gwaith a theithiau siopa, ac sy'n cyd-gysylltu yn hwylus a chyfleus ag amserlenni'r trenau.	Cyngor Sir Powys, Bws Gwynedd, Arriva, Lloyd's Coaches
9. Gwella mynediad i'r anabl ar fysus sy'n gwasanaethu rhwng Machynlleth a'r Drenewydd.	Arriva, Cyngor Sir Powys
10. Gwell gorfodaeth cyflymder ar brif ffyrdd drwy'r pentrefi, a gostwng y cyfyngiadau i 30 milltir yr awr lle gofynnir am hynny	Yr Heddlu, Cyngor Sir Powys,

(e.e. drwy bentref Cemais).	a'r Cyngorau Cymuned
11. Comisiynu astudiaeth dichonoldeb am lwybr troed / beicio o bont 'Lloyd George' i Lanbrynmair, fel rhan o lwybr diogel i'r ysgol.	Cyngor Sir Powys, y Cyngor Cymuned, Ysgol Lanbrynmair
12. Archwilio a ellid ehangu'r clwb ceir presennol ym Machynlleth, neu a ellir sefydlu clwb ceir masnachol newydd.	Ecodyfi
13. Archwilio'r dichonolrwydd am wasanaeth danfon nwyddau i'r cartref, o siopau ym Machynlleth.	Ecodyfi, CAMAD, Spar, Co-op, siopwyr eraill, gwasanaeth danfon lleol, a'r cwmnïau tacsï
<b><i>Dyheadau hir-dymor</i></b>	
14. Lobbio'r cwmni Network Rail i wneud y gwelliannau angenrheidiol i'r cledrau, er mwyn eu galluogi i ddygymod â darparu gwasanaeth bob awr o Aberystwyth i Amwythig.	Arriva Trains, y Cyngorau Sir, Partneriaeth Canolbarth Cymru, grwpiau'r Defnyddwyr Rheilffyrdd
15. Datblygu'r ddadl dros arosfan trenau rhwng Machynlleth a Chaersws.	Cyngor Sir Powys, grwpiau Defnyddwyr y Rheilffyrdd, Ecodyfi

Doedd dim llawer o'r sylwadau a fynegwyd yn yr ymgynghoriad hwn yn syndod. Fodd bynnag, y mae'r patrymau a ymddangosodd o'i fewn yn eithriadol o glir, ac maent yn pwyntio at atebion syml (a rhad) mewn nifer o achosion. Mae awgrymiadau a ddeilliodd o blith y bobl leol yn cynnig mynegiant cryf a chyson am yr hyn sydd angen ei wneud. Rydym ni'n teimlo'n hyderus y gallai Bro Ddyfi, drwy weithredu ar yr awgrymiadau hyn, ddod yn enghraifft o arferion ardderchog mewn darpariaeth cludiant sy'n diwallu anghenion a dyheadau pobl leol. A phe byddai hynny i ddigwydd, mawr fyddai'r lles, y budd a'r manteision, – o safbwynt iechyd, mynediad at swyddi a hyfforddiant, a'r amgylchedd.