

Strategaeth Cludo Nwyddau Gororau a Chanolbarth Cymru



Cynnwys

CRYNODEB GWEITHREDOL	3
1 CYFLWYNIAD	7
1.1 Strategaeth drawsffiniol	7
1.2 Rôl y sector cyhoeddus wrth ddatblygu strategaeth cludo nwyddau	7
1.3 Ymgynghori â rhanddeiliaid	8
2 AMCANION Y STRATEGAETH	9
3 Y SEFYLLFA BRESENNOL	10
3.1 Y cyd-destun economaidd a daearyddol	10
3.2 Gweithgynhyrchu a phrosesu	11
3.3 Cyflenwadau manwerthu	12
3.4 Daearyddiaeth trafniadaeth	13
3.5 Cludo nwyddau ar y ffyrdd	17
3.6 Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd	19
3.7 Meysydd awyr a chamlesi	20
3.8 Warysau	21
3.9 Polisi	24
4 TUEDDIADAU POSIBL YN Y DYFODOL	26
4.1 Cyflwyniad	26
4.2 Manwerthu a dosbarthu	26
4.3 Effaith Brexit	26
4.4 Newid technolegol	27
5 CRYFDERAU, GWENDIDAU, CYFLEOEDD A BYGYTHIADAU	29
5.1 Cyflwyniad	29
5.2 Dadansoddiad SWOT	30
5.3 Adborth o'r ymgynghoriad	31
6 CYNLLUNIAU AC YMYRAETHAU	32
6.1 Cyflwyniad	32
6.2 Rheoli a chynnal a chadw priffyrdd	33
6.3 Gwella priffyrdd	35
6.4 Cynllunio a rheoleiddio	38
6.5 Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd	40
6.6 Lledaenu, cydgysylltu a newid ymddygiadol	42
6.7 Manteision posibl a ddaw trwy weithredu'r strategaeth	43
GLOSSARY OF TERMS	44

Crynodeb Gweithredol

Cwmpas strategol

Comisiynwyd y strategaeth cludo nwyddau hon ar y cyd gan Bartneriaeth Menter Leol y Gororau, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru, Llywodraeth Cymru, Cyngorau Ceredigion, Gwynedd, Swydd Henffordd, Powys, Swydd Amwythig a Telford & Wrekin. Nod y strategaeth yw darparu sylfaen dystiolaeth i bennu'r ymyraethau yn y sector cludo nwyddau a fydd yn cefnogi datblygu economaidd ac effeithlonrwydd gweithredol busnesau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, gan geisio yr un pryd wella ansawdd bywyd trigolion a lleihau effeithiau amgylcheddol gweithgarwch cludo nwyddau.

Rheolwyd y gwaith o gomisiynu a datblygu'r strategaeth hon gan grwp llywio o swyddogion o'r sefydliadau comisiynu.

Nod y strategaeth

Nod cyffredinol Strategaeth Cludo Nwyddau Gororau a Chanolbarth Cymru yw:

Sicrhau'r symudiad effeithlon o nwyddau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru gan gadw'r effeithiau ar yr amgylchedd a thrigolion i'r lleiaf posibl.

Yn ei hanfod, dylai'r strategaeth arwain at leihau costau ar gyfer y diwydiant nwyddau a logisteg a'i gwsmeriaid ac ar yr un pryd lleihau effeithiau negyddol symud nwyddau ar y bobl sy'n byw ac yn gweithio yn ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru.

Materion allweddol

Y materion allweddol sy'n dod i'r amlwg ar gyfer busnesau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yw:

- Ansawdd y rhwydwaith ffyrdd sengl a'r amserau teithio araf o ddrws i ddrws dilynol a diffyg amserau teithio dibynadwy;
- Ciwiau traffig ac amserau teithio arafach oherwydd nifer y cerbydau fferm sy'n defnyddio'r rhwydwaith i gyrraedd ffermydd a chaeau;
- Lefelau tagfeydd ar rai cyffyrdd a thrwy rai trefi a dinasoedd.

Ymyraethau

Nodwyd ac arfarnwyd 33 o ymyraethau a fyddai'n helpu ardal Gororau a Chanolbarth Cymru i fodloni ei hamcanion strategol o ran cludo nwyddau a logisteg. Sefydlwyd yr ymyraethau yn dilyn adolygiad o arferion gorau, trafodaethau â'r Grwp Llywio a chael adborth gan fusnesau trwy'r rhaglen ymgynghori â rhanddeiliaid. Pwysleisiodd y gymuned fusnes, yn arbennig, bwysigrwydd ymyraethau a fyddai'n gwella capasiti'r rhwydwaith ffyrdd yn y Gororau a Chanolbarth Cymru a lleihau effaith tagfeydd gan felly cynyddu dibynadwyedd amserau teithio, yn ogystal â'r angen i gynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd yn well.

Cafodd yr ymyraethau eu grwpio i'r categorïau canlynol:

- **Rheoli a chynnal a chadw priffyrdd:** diffinio, at ddibenion cynllunio trafndiaeth, Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd lle mae symudiadau cludo nwyddau strategol yn debygol o gael eu canoli a lle y gellir canolbwyntio ar wneud gwelliannau i'r seilwaith. Mae hyn hefyd yn cynnwys ymyraethau ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd i gynnal y rhwydwaith priffyrdd presennol a sicrhau ei fod yn addas at y diben o symud nwyddau.
- **Gwella priffyrdd:** cynlluniau penodol ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd a fyddai'n lleihau amserau teithio ac yn cynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer y diwydiant cludo nwyddau a logisteg a'i gwsmeriaid.
- **Cynllunio a rheoleiddio:** ymyraethau i sicrhau bod cyfleoedd datblygu yn ystyried y symudiadau nwyddau cysylltiedig, i leihau allyriadau gan gerbydau nwyddau trwm a cherbydau nwyddau ysgafn mewn ardaloedd lle mae ansawdd aer gwael a sicrhau bod cerbydau nwyddau trwm yn defnyddio ffyrdd priodol yn unig.
- **Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd:** ymyraethau posibl i annog symud peth o'r traffig i'r rheilffyrdd.
- **Lledaenu a chydgysylltu:** darparu gwybodaeth gywir i ddefnyddwyr y rhwydwaith ffyrdd er mwyn hwyluso gwneud penderfyniadau gwybodus gan weithredwyr trafndiaeth ochr yn ochr ag ymyraethau meddal eraill i ddatblygu atebion ar gyfer y gwrthdaro rhwng buddiannau cludwyr ffyrdd a'u cwsmeriaid a thrigolion lleol.

Gwella priffyrdd

Mae'r ymyraethau allweddol, a gafodd eu nodi hefyd gan y gymuned fusnes, yn ymwneud â'r angen i leihau amserau teithio a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer symud nwyddau i, o, o fewn a thrwy ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru, gan ddibynnu ar rwydwaith ffyrdd sengl yn y bôn. Felly mae'r strategaeth yn cynnwys sawl ymyrraeth a fyddai'n cynnig cyfleoedd i gerbydau cludo nwyddau eraill a cheir oddiweddyd cerbydau fferm a cherbydau nwyddau trwm sy'n symud yn araf. Byddai'r ymyraethau hyn hefyd yn lleihau rhwystredigaeth gyrwyr ac yn gwella diogelwch ar y rhwydwaith. Yr ymyraethau a gynigir yw:

- Darnau byr o ffyrdd '2 ar 1', Lonydd Cyflymu Gwahaniaethol, a lonydd araf i ddarparu cyfleoedd goddiweddyd diogel ar ffyrdd sengl fel arall;
- Gwelliannau ar-lein, megis sythu, dileu troeon ac ehangu darnau cul mewn lleoliadau penodol;
- Rhaglen o welliannau i adeileddau penodol er mwyn i gerbydau nwyddau trwm 44 tonnallu allu gweithredu ar draws y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd cyfan.

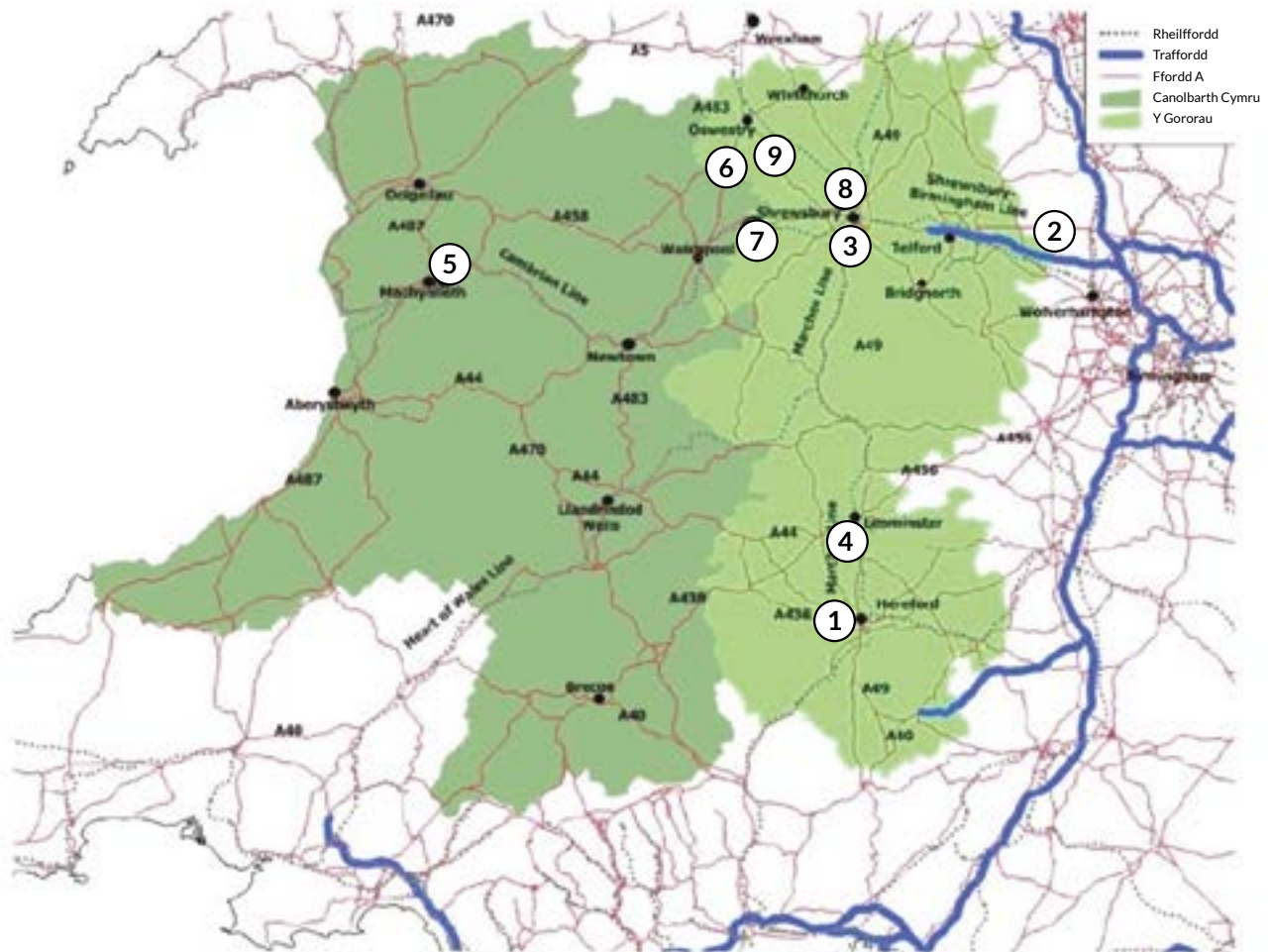
Dylai cynlluniau ar gyfer cynyddu nifer y cyfleoedd i oddiweddyd, gwelliannau ar-lein, a gwelliannau i adeileddau penodol, gael eu hystyried fel rhan o strategaethau ffyrdd ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd; mae hyn yn debygol o gynnwys y ffyrdd canlynol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru: A49, A483, A470, A5, A487, A458, A44, A438, A456 a'r A40 yn ogystal â thraffyrdd yr M54 a'r M50.

Mae nifer o gynlluniau mawr hefyd a fyddai'n lleihau effaith tagfeydd ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd, gan wella amserau teithio a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer symud nwyddau. Y blaenoriaethau yw:

- Ffordd Osgoi Henffordd a'r Sourthern Link: ffordd osgoi i'r gorllewin o'r ddinas gyda chroesfan newydd dros Afon Gwy, gyda'r nod o symud traffig strategol gogledd-de o ganol y ddinas.
- Cyswllt yr M54 i i'r M6 tua'r gogledd/Tollborth yr M6 tua'r gogledd: cyswllt traffordd newydd er mwyn i draffig tua'r gogledd ar yr M54 allu cyrraedd yr M6 yn uniongyrchol yn hytrach na thrwy'r A449; byddai'r cynllun hefyd yn darparu cyswllt uniongyrchol rhwng yr M54 a dechrau Tollffordd yr M6.
- Gwella Cyffordd Dobbies Island ar yr A49/A5: gwelliannau i'r gyffordd i'r de o Amwythig rhwng ffordd gogledd-de yr A49 a ffordd gylchol Amwythig yr A5.
- Ffordd Osgoi Llanllieni: ffordd osgoi i'r de-orllewin o Lanllieni yn caniatáu i draffig dwyrain gorllewin ar yr A44 i osgoi canol y dref.
- Pont Dyfi newydd: cynllun i gael pont newydd ar draws Afon Dyfi (sy'n agored i lifogydd) ar yr A487 i'r gogledd o Fachynlleth.
- Ffordd Osgoi Pant i Lanymynech yr A483: osgoi'r ddau bentref ar yr A483 rhwng y Trallwng a Chroesoswallt, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng Canolbarth Cymru a Glannau Dyfrdwy a Gogledd Orllewin Lloegr.
- A458 Buttington Cross i Wollaston Cross: cynllun i wella tua 9km o'r gefnffordd is-safonol, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng Canolbarth Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr trwy Amwythig a hefyd yn lleihau nifer y damweiniau ar y ffordd.
- Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig: cynllun i gwblhau rhan olaf y ffordd gylchol o amgylch Amwythig i gysylltu'r A49/A53 yn Battlefield i'r A5/A458 yn Bicton Heath, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng gorllewin a gogledd Amwythig.
- Creu ffordd ddeuol neu ffordd ddeuol rannol ar yr A5/A483: cynllun i ddarparu ffordd ddeuol o ddiwedd Ffordd Osgoi A5 Amwythig i ddechrau ffordd ddeuol yr A483 yn Rhiwabon.

Disgwylir i'r manteision ar gyfer traffig cerbydau nwyddau trwm a ddaw trwy weithredu'r prif brosiectau priffyrdd sydd wedi'u cynnwys yn y strategaeth fod o leiaf **£149 miliwn**. Nid yw hyn yn cynnwys y manteision ar gyfer faniau a thraffig teithwyr. Byddai'r rhan fwyaf o'r manteision hyn ar gyfer traffig nwyddau trwm yn cael eu sicrhau i gychwyn gan y gweithredwyr trafnidiaeth cludo nwyddau ond yna byddent yn cael eu trosglwyddo i'r llongiadwyr a'r rhai sy'n derbyn nwyddau trwy rymoedd y farchnad cystadleuol. Felly byddai'r manteision hyn yn helpu i leihau sylfaen costau busnesau a leolir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru ac yn helpu i greu neu gadw swyddi.

Ffigur 1: Gororau a Chanolbarth Cymru – y cynlluniau mawr



Cynlluniau Mawr

- | | |
|---|--|
| 1 Ffordd osgoi Henffordd | 6 Ffordd Osgoi Pant i Lanymynech yr A483 |
| 2 Cyswllt yr M54 i'r M6 tua'r gogledd/ Tollffordd yr M6 | 7 A458 Buttington Cross i Wollaston Cross |
| 3 Gwella Cyffordd Dobbies Island ar yr A49/A5 | 8 Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig |
| 4 Ffordd Osgoi Llanllieni | 9 Creu ffordd ddeuol ar yr A5/A483 rhwng Amwythig a Rhiwabon |
| 5 Pont Dyfi newydd ar yr A487 | |

1. Cyflwyniad

1.1 Strategaeth drawsffiniol

Comisiynwyd y strategaeth cludo nwyddau hon ar y cyd gan Bartneriaeth Menter Leol y Gororau, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru, Llywodraeth Cymru a Chynghorau Ceredigion, Gwynedd, Swydd Henffordd, Powys, Swydd Amwythig a Telford & Wrekin. Nod y strategaeth yw darparu sylfaen dystiolaeth i bennu'r ymyraethau yn y sector cludo nwyddau a fydd yn cefnogi datblygu economaidd yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, gan geisio ar yr un pryd gwella ansawdd bywyd ei drigolion a lleihau effeithiau amgylcheddol gweithgarwch cludo nwyddau.

Mae gan y Gororau a Chanolbarth Cymru batrymau gwasgaredig iawn o weithgarwch cludo nwyddau, mae'r ddwy ardal yn weddol ymylol i graidd economaidd y DU – sy'n canolbwyntio ar y prif gytrefi sef Llundain, Birmingham, Manceinion a Leeds – ac mae'r ddwy ardal yn dibynnu'n fawr iawn ar rwydwaith ffyrdd sengl. Yn wyneb y cyd-destun economaidd a daearyddol a'r materion trafniadaeth cyffredin, mae'r strategaeth hon wedi cael ei datblygu fel menter strategol drawsffiniol ar gyfer y ddwy ardal.

Mae'r gwaith o ddatblygu'r strategaeth wedi cael ei arwain gan Grwp Llywio sy'n cynnwys:

- Partneriaeth Menter Leol y Gororau;
- Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru;
- Llywodraeth Cymru;
- Cyngor Swydd Henffordd;
- Cyngor Swydd Amwythig;
- Cyngor Telford & Wrekin.

Ceir Atodiad Technegol ategol hefyd sy'n amlinellu'r dystiolaeth fwy manwl i gefnogi datblygu'r strategaeth. Rhoddir rhestr termau ar ddiwedd y ddogfen hon.

1.2 Rôl y sector cyhoeddus wrth ddatblygu strategaeth cludo nwyddau

Mae gwasanaethau trafniadaeth cludo nwyddau a logisteg yn cael eu darparu bron yn llwyr gan gwmnïau sector preifat sy'n buddsoddi'n helaeth mewn seilwaith ac offer megis warysau, tryciau, faniau a wagenni fforch godi. Fodd bynnag, mae angen i'r sector preifat ddefnyddio seilwaith ffyrdd a rheilffyrdd sydd ym mherchnogaeth gyhoeddus ac mae'n ddarostyngedig i'r trefniadau trethu a rheoleiddio a weithredir gan y sector cyhoeddus. Mae'n dilyn felly y bydd strategaeth cludo nwyddau lwyddiannus ar gyfer y sector cyhoeddus yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn cynnwys cyfuniad o fuddsoddiad cyhoeddus yn y seilwaith rhwydwaith ffyrdd ac, i raddau llai, y seilwaith rhwydwaith rheilffyrdd, rhai newidiadau cyfyngedig i'r fframwaith rheoleiddio a chymhwysu'r polisiâu cynllunio priodol. Dylai'r newidiadau hyn gael eu cynllunio, lle y bo'n bosibl, i gynyddu effeithlonrwydd y sector cludo nwyddau a logisteg – a fydd yn cefnogi'r gymuned fusnes a leolir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru sy'n dibynnu ar eu gwasanaethau. Felly mae ffocws economaidd cryf i'r strategaeth hon ac mae wedi cynnwys busnesau megis rhanddeiliaid allweddol yn ei datblygiad. Fodd bynnag, mae symudiadau trafniadaeth cludo nwyddau hefyd yn effeithio ar drigolion a'r amgylchedd a rhaid cael cydbwysedd priodol yn y strategaeth rhwng amcanion economaidd ac ansawdd bywyd/amgylcheddol.

Gan fod y diwydiant trafndiaeth cludo nwyddau yn un hynod gystadleuol, bydd unrhyw arbedion costau sy'n deillio o weithredu'r strategaeth yn cael eu trosglwyddo, yn y tymor canolig i hir, i'w gwsmeriaid ac, yn y pen draw, i'r economi ehangach. Er bod rhaid i'r strategaeth cludo nwyddau fod yn briodol i gyd-destun economaidd, daearyddol a chymdeithasol penodol y Gororau a Chanolbarth Cymru, mae hefyd angen iddi osgoi newidiadau i'r amgylchedd rheoleiddio sy'n lleihau cytgord rheoleiddio ar lefel genedlaethol; er enghraifft, bydd rheoliadau newydd sy'n gofyn am fathau a meintiau penodol o gerbydau i'w defnyddio i ddsbarthu a chasglu nwyddau dim ond yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn cynyddu costau i'r diwydiant.

Felly mae'n rhaid i'r strategaeth gael hyd i atebion lle mae 'pawb ar eu hennill' sy'n hwyluso effeithlonrwydd a datblygu economaidd gan gadw effeithiau i'r lleiaf posibl yr un pryd. Caiff llawer o'r buddsoddiad ei ariannu gan y sector preifat, ond mae'n rhaid i'r strategaeth ddangos sut y gall y sector cyhoeddus ysgogi'r buddsoddiad hwn a lleihau costau'r diwydiant cludo nwyddau trwy fabwysiadu amgylchedd rheoleiddio priodol a pholisïau cynllunio defnydd tir, a thrwy ei fuddsoddiad ei hun yn seilwaith y rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd.

1.3 Ymgynghori â rhanddeiliaid

Ymgynghorwyd â busnesau, cynghorau lleol, plwyf a thref a rhanddeiliaid allweddol eraill ar adegau amrywiol yn ystod y broses o ddatblygu'r strategaeth. Ymgynghorwyd â'r gymuned fusnes trwy gyfrwng arolwg ar-lein a gafodd gyhoeddusrwydd gan Bartneriaeth Economaidd Leol y Gororau, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru a Llywodraeth Cymru, a chafwyd ymatebion gan 58 o gwmnïau. Yn ogystal, rhoddwyd cyfle i gynghorau plwyf a thref yn y Gororau i ymateb i arolwg ar wahân, a chafwyd ymateb gan 60 o gynghorau. Cynhaliwyd dau weithdy busnes yn Llwydlo a'r Drenewydd. Cafodd llongiadwyr a'r rhai sy'n derbyn nwyddau a chlodwyr ffyrdd eu cyfweild dros y ffôn i gael tystiolaeth fwy manwl o ran eu profiad penodol o weithredu yn yr ardal. Yn olaf, cysylltwyd â rheolwyr seilwaith, llunwyr polisïau a phartneriaethau datblygu economaidd ar gyfer cyfarfodydd wyneb yn wyneb neu gyfweiliadau dros y ffôn; roedd y rhain yn cynnwys Partneriaeth Economaidd Leol y Gororau, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru, Llywodraeth Cymru, Midlands Connect a rheolwyr rhwydwaith priffyrdd ac ansawdd aer yr awdurdodau lleol.

2. Amcanion y Strategaeth

Nod cyffredinol Strategaeth Cludo Nwyddau Gororau a Chanolbarth Cymru yw:

Sicrhau'r symudiad effeithlon o nwyddau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru gan gadw'r effeithiau ar yr amgylchedd a thrigolion i'r lleiaf posibl.

Mae'r nod cyffredinol hwn yn ceisio corffori sawl amcan gwahanol, sef:

- Lleihau costau a gwella dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer symudiadau cludo nwyddau i, o, o fewn a thrwy'r Gororau a Chanolbarth Cymru; gan fod y diwydiant cludo nwyddau a logisteg yn hynod gystadleuol, caiff yr arbedion cost hyn i weithredwyr cludo nwyddau eu trosglwyddo i'w cwsmeriaid yn y tymor canolig i hir ac felly bydd yn gwella gallu busnesau i gystadlu.
- Cefnogi twf economaidd a ffyniant y Gororau a Chanolbarth Cymru trwy ysgogi mewnfuddsoddiad newydd (a diogelu mewnfuddsoddiad sy'n bod) a chreu swyddi yn y diwydiant logisteg.
- Cynyddu diogelwch y rhwydwaith trafniadaeth yn y Gororau a Chanolbarth Cymru.
- Lleihau allyriadau, yn enwedig nwyon ty gwydr, gronynnau a nitrogen deuocsid.
- Cadw i'r lleiaf posibl effeithiau negyddol eraill cludo nwyddau ar drigolion yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, megis y cyfraniad y mae cludo nwyddau yn ei wneud i lefelau tagfeydd a swm a brawychu defnyddwyr ffyrdd agored i niwed.

Yn ei hanfod, mae'n rhaid i'r strategaeth arwain at lai o gostau ar gyfer y diwydiant cludo nwyddau a logisteg a'i gwsmeriaid ac ar yr un pryd lleihau effeithiau negyddol symud nwyddau ar y bobl sy'n byw ac yn gweithio yn ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru.

Mae'r nod cyffredinol a'r amcanion penodol yn ystyried y sefyllfa bresennol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru (adran 3 o'r strategaeth), y tueddiadau posibl yn y dyfodol hyd at 2030 (adran 4) a chanlyniadau rhaglen o ymgynghori â rhanddeiliaid. Roedd rhanddeiliaid yn gefnogol iawn i'r blaenoriaethau sy'n sail i nod ac amcanion y strategaeth. Roedd busnesau a chynghorau plwyf a thref yn cefnogi effeithlonrwydd economaidd, gwella'r amgylchedd ac ansawdd bywyd trigolion fel blaenoriaethau, er bod y cynghorau plwyf a thref yn tueddu i ystyried bod materion ansawdd bywyd yn flaenoriaeth ychydig yn uwch na busnesau.

3. Y Sefyllfa Bresennol

3.1 Y cyd-destun economaidd a daearyddol

Mae cyfanswm poblogaeth y Gororau a Chanolbarth Cymru ychydig dros 1 miliwn o bobl sy'n byw mewn cyfanswm arwynebedd tir o 15,000 km². Er bod Telford & Wrekin yn meddiannu arwynebedd tir llai ac y mae, ar y cyfan, yn fwy trefol, mae poblogaeth eithaf gwasgaredig yng ngweddill yr ardal; mae dwysedd poblogaeth Cymru a Lloegr gyfan yn 371 o bobl fesul km², ond yn y Gororau a Chanolbarth Cymru dim ond 65 o bobl sydd fesul km².

Tabl 1: Canolbarth Cymru a'r Gororau: poblogaeth a gwerth ychwanegol gros (GVA), 2015

	Arwynebedd tir (km ²)	Poblogaeth	Dwysedd y boblogaeth (pobl/km ²)	GVA y pen
Swydd Henffordd	2,180	188,000	86	£20,600
Telford and Wrekin	290	171,000	590	£21,200
Swydd Amwythig	3,483	311,000	89	£19,300
Gwynedd	2,548	123,000	48	£18,900
Powys	5,179	133,000	26	£17,000
Ceredigion	1,783	75,000	42	£17,000
Cyfanswm Canolbarth Cymru a'r Gororau	15,463	1,001,000	65	£19,000
Cyfanswm Cymru a Lloegr	151,149	56,012,000	371	£26,600

Ffynhonnell: MDS Transmodal, yn seiliedig ar ddata ONS yn bennaf

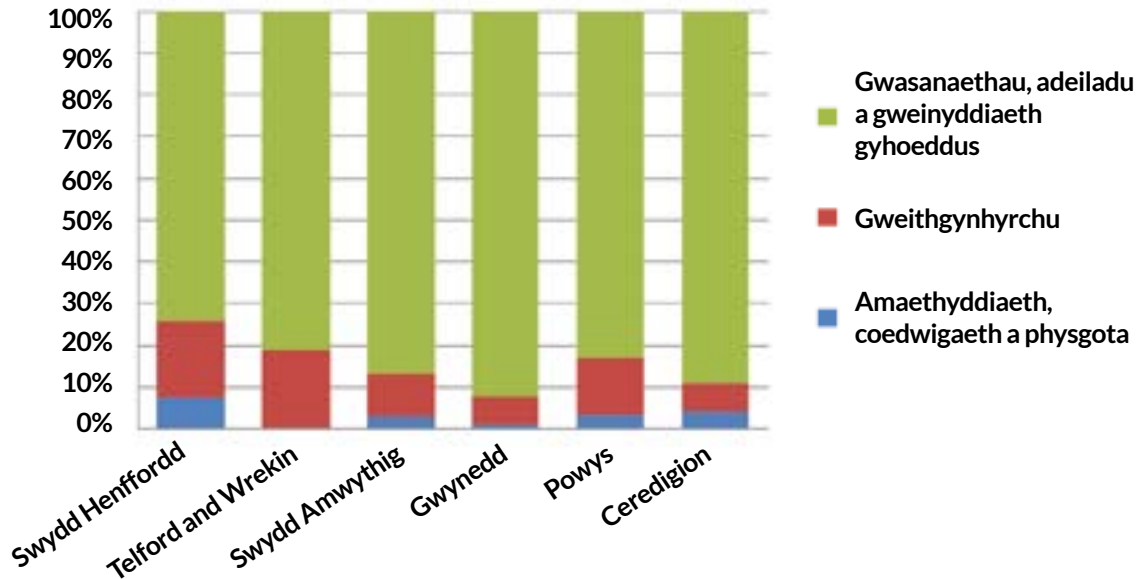
Er bod Gwerth Ychwanegol Gros (GVA) y pen yn yr ardal yn amrywio o £17,000 i bron £21,000, mae'r GVA cyfartalog dim ond rhyw 70% o'r cyfartaledd ar gyfer Cymru a Lloegr gyfan. Mae hyn yn adlewyrchu'r lefelau cyflogaeth uwch yn y diwydiannau gwasanaeth anariannol ac amaethyddol o'i gymharu â'r cyfartaledd yng Nghymru a Lloegr gyfan. Er hynny, mae gweithgynhyrchu yn cynrychioli dros 18% o gyfanswm y GVA yn Swydd Henffordd a Telford & Wrekin a dros 10% o gyfanswm y GVA ym Mhowys a Swydd Amwythig.

Gyda'i ffocws ar y sector amaethyddol, moduro ac amddiffyn a'i gysylltiadau economaidd cryf â chytref Gorllewin Canolbarth Lloegr, mae gan y Gororau a Chanolbarth Cymru gysylltiadau economaidd cryf ag ardal ehangach Canolbarth Lloegr. Felly gall yr ardal wneud cyfraniad mawr at y Midlands Engine, sef menter dan arweiniad y llywodraeth i helpu Canolbarth Lloegr i fod yn injan twf ar gyfer y DU gyfan.

Ffigur 2

Cyfran y GVA yn ôl sector economaidd bras yng
Nghanolbarth Cymru a'r Gororau, 2015

Ffynhonnell: ONS

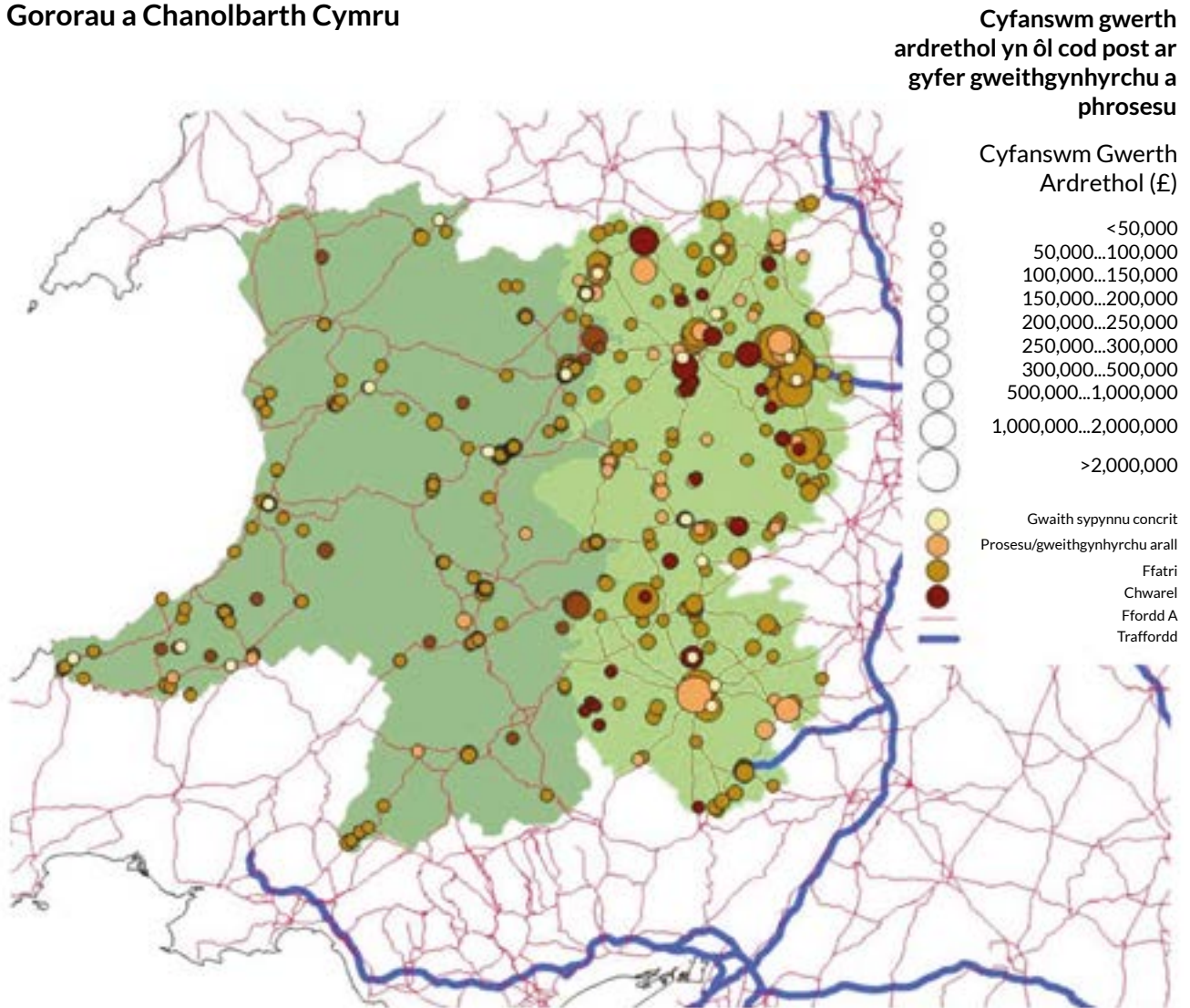


3.2 Gweithgynhyrchu a phrosesu

Mae economi'r Gororau a wasanaethir gan y diwydiant cludo nwyddau a logisteg wedi'i nodweddu gan ei natur amaethyddol yn bennaf, gyda ffocws ar gynhyrchu bwyd a diod a phrosesu cynhyrchion amaethyddol. Gwneir casgliadau o leoliadau gwasgaredig iawn megis ffermydd i'w dosbarthu i gyfleusterau prosesu cyn cael eu cludo ymlaen i ganolfannau dosbarthu manwerthwyr. Mae clystyrau pwysig hefyd o weithgarwch gweithgynhyrchu, wedi'u cysylltu'n arbennig â'r sector modur ac amddiffyn, yn Telford, Amwythig a Henffordd a'r cyffiniau. Mae'r safleoedd hyn yn derbyn deunyddiau crai a nwyddau wedi'u gorffen yn rhannol gan gyflenwyr ac yn anfon nwyddau gorffenedig i gwsmeriaid.

Mae economi Canolbarth Cymru hefyd yn ddibynnol iawn ar y sector amaethyddol, ond gyda chlwstwr o weithgarwch gweithgynhyrchu ar hyd Dyffryn Hafren yn bennaf. Mae ffynonellau arwyddocaol eraill o weithgarwch cludo nwyddau yng Nghanolbarth Cymru yn ymwneud â chasglu coed o goedwigoedd ac yna eu cludo i safleoedd gweithgynhyrchu a phrosesu.

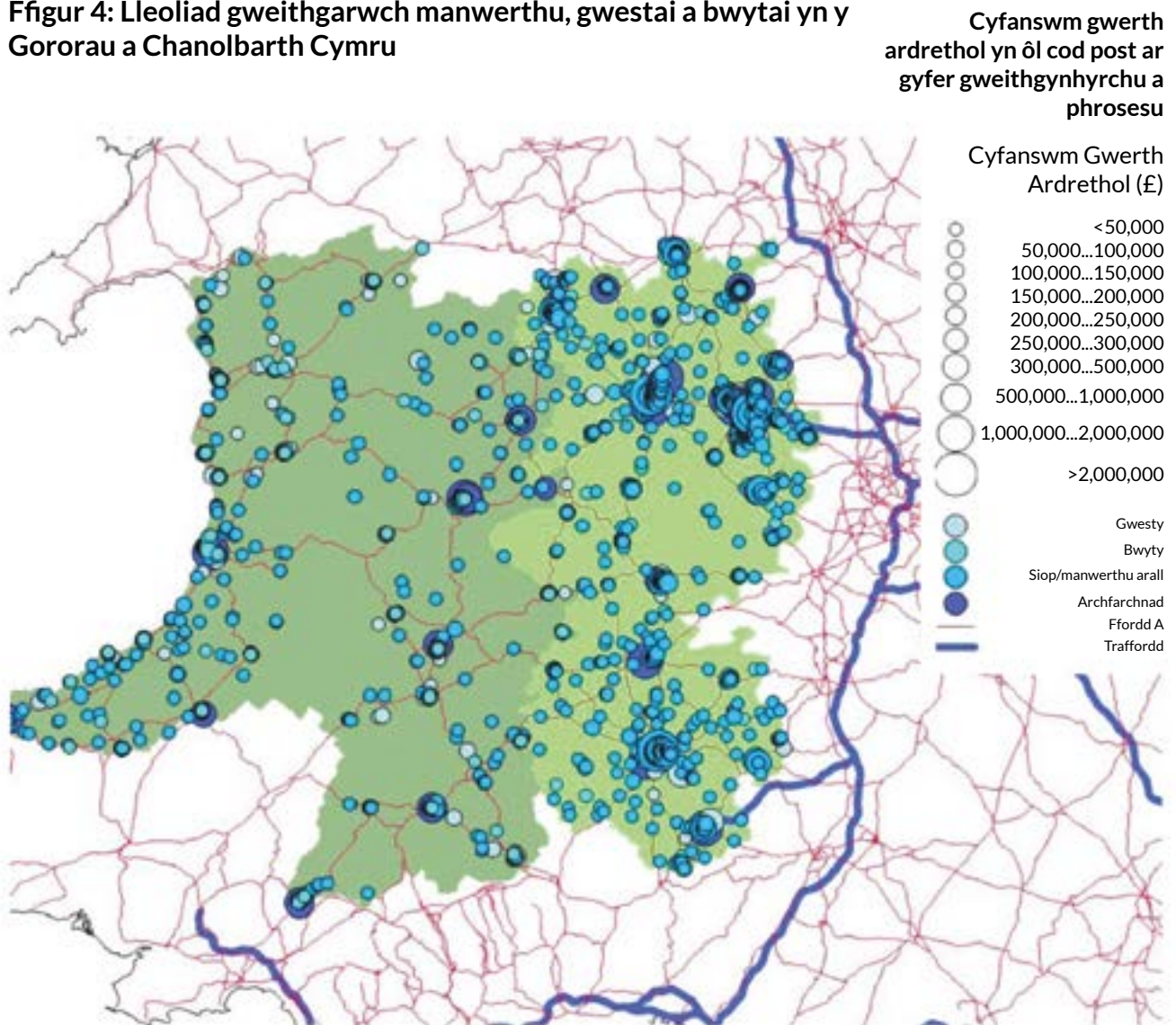
Ffigur 3: Lleoliad gweithgarwch gweithgynhyrchu a phrosesu yn y Gororau a Chanolbarth Cymru



3.3 Cyflenwadau manwerthu

Mae clystyrau o weithgarwch manwerthu hefyd, archfarchnadoedd a siopau mwy lleol, yn ogystal â bwytai a gwestai sy'n derbyn bwyd a diod a nwyddau eraill ac yn anfon deunyddiau gwastraff megis pecynnu. Mae'r rhain wedi'u cysylltu'n agos i ble mae pobl yn byw ac yn gweithio. Yn aml bydd y safleoedd manwerthu, gwestai a bwytai yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn cael eu cyflenwi gan ganolfannau dosbarthu a leolir yng Nghanolbarth Lloegr, ond gall safleoedd yn ardaloedd deheuol Canolbarth Cymru hefyd gael eu cyflenwi gan ganolfannau dosbarthu yn Ne Cymru neu ardal Bryste, a gall y rhai yng ngogledd Canolbarth Cymru gael eu cyflenwi gan warysau wedi'u lleoli yng Ngogledd Orllewin Lloegr.

Ffigur 4: Lleoliad gweithgarwch manwerthu, gwestai a bwytai yn y Gororau a Chanolbarth Cymru



3.4 Daearyddiaeth trafndiaeth

Yn wyneb patrwm cymharol wasgaredig tarddiad a chyrchfannau symudiadau nwyddau a'i dwysedd poblogaeth isel, mae'r ardal yn ddibynnol iawn ar gludo nwyddau ar y ffordd ac mae hyn yn golygu bod ansawdd y rhwydwaith ffyrdd sydd yn ffordd sengl bron yn gyfan gwbl yn cael effaith sylweddol ar economi'r ardal.

Ym Mai 2016 cyhoeddodd Partneriaeth Economaidd Leol y Gororau adroddiad o'r enw Buddsoddi yng Nghoridorau Trafnidiaeth Strategol yn y Gororau, a ddisgrifiodd y coridorau trafndiaeth ffyrdd/rheilffyrdd allweddol:

- Mae'r coridor 'Cefnen Gogledd-De' yn cynnwys yr A49 a Lein y Gororau yn bennaf ac yn cysylltu Gogledd Orllewin Lloegr i Dde Orllewin Lloegr a De Cymru trwy Amwythig a Henffordd;
- Y coridor 'Canolog Dwyrain-Gorllewin' sy'n cynnwys llwybr yr M54/A4/A458 a Lein Birmingham-Amwythig, yn cysylltu cytref Gorllewin Canolbarth Lloegr â Chanolbarth Cymru trwy Amwythig;
- Coridor 'ffin y Gogledd Orllewin' sy'n cynnwys llwybr yr M54/A5/A483 yn bennaf, yn cysylltu cytref Gorllewin Canolbarth Lloegr â Glannau Dyfrdwy trwy Amwythig a Chroesoswallt ac yn cynnwys Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin arfaethedig Amwythig;
- Coridor 'Cymru a'r Gororau i Ganolbarth Lloegr' sy'n cynnwys yr A44 a'r A438 yn bennaf rhwng Swydd Caerwrangon a Chanolbarth Cymru trwy Henffordd.

Mae coridorau seiliedig ar ffyrdd pellach i'w cael yng Nghanolbarth Cymru ar hyd yr A470/A483 sy'n cysylltu Gogledd Cymru a De Cymru trwy'r Drenewydd a Llandrindod, a ffordd arfordirol yr A487 sy'n cysylltu Eryri a Sir Benfro trwy Aberystwyth.

Ffigur 5: Cerbydau nwyddau sy'n symud yn gyflymach y tu ôl i gerbydau nwyddau trwm ar rwydwaith ffyrdd y Gororau



© Marches Local Economic Partnership

Y rhwydwaith ffyrdd

Mae'r cysylltiadau ffyrdd yn yr ardal sydd wedi'u cynnwys ar rwydwaith cynhwysfawr y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (Trafnidiaeth) (TEN-T) wedi'u cyfyngu i lwybr yr M54/A5/A483 rhwng Birmingham a Chaer trwy Amwythig a llwybr yr M50/A40/A465 o'r M5 i'r de orllewin o Birmingham i Abertawe.

Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN), a reolir gan Highways England a Llywodraeth Cymru yn cynnwys llwybrau gogledd-de yr A470, A483 a'r A487 a llwybrau dwyrain-gorllewin yr A40, A44, A494, A489, A485 a'r A5, tra bo'r SRN yn y Gororau yn fwy cyfyngedig ac yn cynnwys:

- Cysylltiadau traffordd yr M54 a'r M50;
- Yr A49 rhwng Rhosan ar Wy ac Amwythig;
- Yr A5 rhwng Amwythig a ffin Cymru yn y Waun;
- Yr A483 rhwng Pant a Chroesoswallt;
- Yr A458 rhwng Amwythig a ffin Cymru i'r gorllewin o Wollaston.

Ffigur 6: Ffyrdd ar gyfer cerbydau nwyddau trwm yng Nghanolbarth Cymru



Y rhwydwaith rheilffyrdd

O'i gymharu â'r rhwydwaith ffyrdd, mae pob un o'r pedair rheilffordd yn yr ardal wedi'u cynnwys yn y rhwydwaith rheilffyrdd cynhwysfawr TEN-T, sef:

- Lein y Gororau rhwng Casnewydd yn Ne Cymru a Crewe yng Ngogledd Orllewin Lloegr trwy Henffordd ac Amwythig;
- Lein Amwythig i Birmingham trwy Telford;
- Lein y Cambrian o Amwythig i Aberystwyth trwy'r Drenewydd;
- Rheilffordd Calon Cymru o Craven Arms (i'r de o Amwythig ar Lein y Gororau) i Abertawe.

Porthladdoedd

Er nad yw'n dirgaeedig yn dechnegol, nid oes unrhyw borthladdoedd masnachol yn yr ardal a'r porthladdoedd agosaf yw porthladdoedd fferïau Môr Iwerddon yn Sir Benfro i'r de a Chaerdybi ar Ynys Môn i'r gogledd. Felly ceir mynediad i borthladdoedd a Thwnnel y Sianel ar gyfer mewforwyr ac allforwyr i dir mawr cyfandirol Ewrop a marchnadoedd byd-eang eraill trwy Ganolbarth Lloegr yn bennaf i gyrraedd porthladdoedd megis Dover, Felixtowe a Southampton.

Camlesi a meysydd awyr

Mae pedair camlas sy'n mynd trwy ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru:

- The Shropshire Union Canal, sy'n cysylltu cytref Gorllewin Canolbarth Lloegr a'r Mersi yn Ellesmere Port;
- Camlas Llangollen, sy'n cysylltu'r Shropshire Union Canal yn Hurleston â Llantysilio i'r gorllewin o Langollen;
- Camlas Sir Fynyw ac Aberhonddu yn Ne Powys;
- Camlas Trefaldwyn, a arferai gysylltu'r Trallwng â Chamlas Llangollen ond sydd â darn nas defnyddir bellach i'r gogledd ddwyrain o'r Trallwng.

Mae tri maes awyr neu faes glanio yng Nghymru o fewn cwmpas y strategaeth, ond nid oes unrhyw feysydd awyr yn y Gororau. Meysydd awyr Cymru yw:

- Maes Awyr Canolbarth Cymru y Trallwng, sydd â rhedfa darmac 1020 metr;
- Maes Awyr Gorllewin Cymru yn Aber-porth, sydd â rhedfa darmac 1,188 metr.
- Maes Awyr Llanbedr yng Ngwynedd, sydd â thair rhedfa, yr hiraf yn mesur 2,286 metr.

3.5 Cludo nwyddau ar y ffyrdd

Canolbarth Cymru

Ac eithrio traffig trawstaith, mae tua 7 miliwn tunnell o nwyddau yn cael eu dosbarthu mewn cerbydau nwyddau trwm i Ganolbarth Cymru ar y ffyrdd, gyda chyfran uchel o'r cyfanswm traffig yn teithio yng Nghanolbarth Cymru. Mae nwyddau sy'n cyrraedd o'r tu allan i'r ardal yn dod o ardaloedd cyfagos yn bennaf, megis Gorllewin Canolbarth Lloegr, Cymru a Gorllewin Gogledd Lloegr.

Tabl 2: Tunelli o nwyddau a gludir ar ffyrdd mewn cerbydau nwyddau trwm i/o Ganolbarth Cymru

Miliwn o dunelli	Powys	Ceredigion	Gwynedd	Cyfanswm
I mewn	2.8	1.5	2.9	7.2
Allan	2.7	1.3	2.0	6.0

Ffynhonnell: MDS Transmodal GB Freight Model

Mae llifoedd nwyddau a gludir ar ffyrdd sy'n mynd allan o'r ardal yn llai gyda rhyw 6 miliwn tunnell o nwyddau a gludir ar ffyrdd yn cael eu dosbarthu o Ganolbarth Cymru. Mae nwyddau sy'n mynd allan i weddill Cymru ac i Ogledd Orllewin Lloegr yn arbennig o bwysig, gan bwysleisio arwyddocâd y cysylltiadau economaidd rhwng gogledd Canolbarth Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr a de Canolbarth Cymru a De Cymru.

Mae nwyddau sy'n dod i mewn yn cynnwys cynhyrchion manwerthu a rhai cynhyrchion bwyd i'w prosesu yn ogystal â deunyddiau adeiladu. Mae'r prif feintiau sy'n mynd allan yn ddeunyddiau crai (megis coed) a nwyddau a weithgynhyrchir.

Tabl 3: Canolbarth Cymru: nwyddau a gludir ar ffyrdd i mewn ac allan mewn cerbydau nwyddau trwm yn ôl math o nwyddau

	Nwyddau i mewn a gludir ar y ffyrdd	Nwyddau allan a gludir ar y ffyrdd
Cyfanswm traffig (miliwn o dunelli)	7.2	6.0
Bwydydd tymheredd-reoledig	19%	14%
Bwydydd eraill	13%	4%
Adeiladau a Metelau	44%	19%
Deunyddiau Crai ac Eitemau wedi'u Gweithgynhyrchu	13%	64%
Petrol a Chynhyrchion Petrolewm	8%	0%
Nwyddau Swmpus Eraill	3%	0%

Ffynhonnell: MDS Transmodal GB Freight Model

Y Gororau

EAc eithrio traffig trawstaith, dosbarthwyd tuag 20 miliwn tunnell o nwyddau ar y ffyrdd i'r Gororau, gyda 35% o'r cyfanswm traffig yn teithio o fewn ardal y Gororau ei hun; mae canran y traffig o fewn y Gororau yn pwysleisio pwysigrwydd llwybrau strategol sy'n cysylltu'r prif ganolfannau poblogaeth, cefnffordd yr A49 yn bennaf, yn ogystal â'r prif lwybrau dwyrain-gorllewin. Mae nwyddau sy'n dod i mewn o'r tu allan i'r ardal yn cyrraedd o ardaloedd cyfagos eraill yn bennaf, megis gweddill Gorllewin Canolbarth Lloegr, Cymru, Gogledd Orllewin Lloegr a De Orllewin Lloegr. Dim ond 21% o'r nwyddau i mewn a gludir ar y ffyrdd sy'n dod o ardaloedd nad ydynt yn ffinio ardal y Gororau.

Tabl 4: Tunelli o nwyddau a gludir ar y ffyrdd mewn cerbydau nwyddau trwm i/o'r Gororau

Miliwn o dunelli	Telford & Wrekin	Swydd Amwythig	Swydd Henffordd	Cyfanswm
Nwyddau i mewn	8.5	5.7	6.1	20.2
Nwyddau allan	8.1	6.2	8.4	22.7

Ffynhonnell: MDS Transmodal GB Freight Model

Mae'r llifoedd nwyddau allan a gludir ar y ffyrdd yn fwy gyda rhyw 23 miliwn tunnell o nwyddau yn cael eu dosbarthu o'r Gororau ar y ffyrdd, a rhyw 30% o'r cyfanswm o fewn ardal y Gororau. Mae nwyddau sy'n mynd allan i weddill Gorllewin Canolbarth Lloegr yn arbennig o bwysig, gan ddangos y cysylltiadau economaidd â gweddill yr ardal, wedi'i hwyluso gan y cysylltiadau ffyrdd strategol dwyrain-gorllewin a ddarperir gan yr M50 a'r M54.

Mae dadansoddiad o symudiadau nwyddau a gludir ar ffyrdd yn ôl math o nwyddau yn dangos graddfa pwysigrwydd y diwydiant bwyd-amaeth yn yr ardal, gyda llifoedd bwyd sy'n mynd allan yn cynrychioli ychydig dros 50% o'r cyfanswm. Fodd bynnag, mae'r ardal hefyd yn cynhyrchu nwyddau a chydannau wedi'u gweithgynhyrchu ar gyfer ffatrioedd mewn rhannau eraill o Brydain Fawr, megis y sector modurolog yng nghytref Gorllewin Canolbarth Lloegr. Mae nwyddau sy'n dod i mewn yn cynnwys cynhyrchion manwerthu a rhai cynhyrchion bwyd i'w prosesu yn ogystal â deunyddiau adeiladu.

TTabl 5: Y Gororau: nwyddau i mewn ac allan a gludir ar y ffyrdd mewn cerbydau nwyddau trwm yn ôl math o nwyddau

	Nwyddau i mewn a gludir ar y ffyrdd	Nwyddau allan a gludir ar y ffyrdd
Cyfanswm traffig (miliwn o dunelli)	20.2	22.7
Bwydydd tymheredd-reoledig	20%	25%
Bwydydd eraill	25%	26%
Adeiladau a Metelau	20%	23%
Deunyddiau Crai ac Eitemau wedi'u Gweithgynhyrchu	27%	23%
Petrol a Chynhyrchion Petrolewm	5%	1%
Nwyddau Swmpus Eraill	2%	2%

Ffynhonnell: MDS Transmodal GB Freight Model

Traffig trawstaith a hyd y daith

Yn ogystal â thraffig o fewn ac i ac o ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru, ceir meintiau sylweddol o draffig cerbydau nwyddau trwm hefyd sy'n teithio yn yr ardal, i ac o Dde Cymru a Gorllewin Cymru trwy'r M50/A40 ac i ac o Lannau Dyfrdwy a Gogledd Orllewin Lloegr trwy'r A41 a'r A5/A483. Amcangyfrifir bod symudiadau cerbydau nwyddau trwm blynyddol o 2.16 miliwn o gyfanswm o 10.56 miliwn yn y Gororau (20%) yn symudiadau trawstaith. Amcangyfrifir bod symudiadau cerbydau nwyddau trwm blynyddol o 0.93 miliwn bob blwyddyn o gyfanswm o 2.64 miliwn yng Nghanolbarth Cymru (35%) yn symudiadau trawstaith.

Mae hyd cyfartalog y daith ar gyfer symudiadau cerbydau nwyddau trwm o fewn, i, o, a thrwy'r Gororau yn weddol fyr, gyda 39% yn llai na 50km, cyfanswm o 59% yn llai na 100km a 80% yn llai na 200km. Yn yr un modd ar gyfer Canolbarth Cymru, mae 48% o symudiadau cerbydau nwyddau trwm dros bellterau o lai na 50km, cyfanswm o 62% yn llai na 100km ac 81% yn llai na 200km. Mae hyn yn adlewyrchu patrwm symudiadau cerbydau nwyddau trwm y DU yn gyffredinol, sydd wedi'u dominyddu gan symudiadau pellter gweddol fyr.

Cerbydau amaethyddol

Mae'n rhaid i gerbydau amaethyddol, weithiau gyda threlars ac offer eraill, ddefnyddio'r briffordd gyhoeddus i symud rhwng ffermydd a chaeau. Yn 2015 cynyddwyd y terfyn cyflymder ar gyfer y cerbydau hyn i 25 milltir yr awr a chynyddwyd y pwysau cerbydau gros i 31 tunnell. Dylai'r newidiadau rheoleiddiol hyn helpu i leihau, er ychydig bach yn unig, yr amser y mae'n rhaid i'r cerbydau hyn dreulio ar y briffordd gyhoeddus. Fodd bynnag, er bod y symudiadau hyn ar rwydwaith ffordd sengl y Gororau a Chanolbarth Cymru yn angenrheidiol ac yn bwysig i economi'r ardal, gallant hefyd arwain at giwiau o draffig a mwy o rwystredigaeth i yrwyr a fydd yn arwain at amserau teithio hwy a mwy o risg o ddamweiniau.

3.6 Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd

Mae traffig cludo nwyddau ar y rheilffyrdd wedi'i ganoli ar Lein y Gororau, sy'n darparu cyswllt rhwng Gogledd Orllewin Lloegr (Crewe a Chaer) a De Cymru (Casnewydd a Chaerdydd) trwy Amwythig a Henffordd; mae'r lein hon yn darparu llwybr arall o'r gogledd i'r de yn lle'r West Coast Main Line sy'n lein boblogaidd, ac mae lled llwytho gweddol hael ar y lein hon i ddarparu ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd rhyngfoddol sy'n cario nwyddau mewn cynhwysyddion. Mae Lein Amwythig i Birmingham yn darparu mynediad i'r brif derfynell nwyddau rheilffyrdd pwrpas cyffredinol yn y Gororau yn Donnington ger Telford, ond mae'r safle hwn yn dioddef o led llwytho rhwng Donnington a'r West Coast Main Line yn Birmingham sy'n annigonol ar gyfer gwasanaethau nwyddau rheilffyrdd rhyngfoddol effeithlon.

Mae llifoedd nwyddau rheilffordd yn y Gororau wedi dirywio yn y blynyddoedd diwethaf, ar ôl colli llifoedd glo a biomas i orsaf bwer sy'n rhedeg ar lo yn Ironbridge a gaeodd yn Nhachwedd 2015. Y prif llifoedd sy'n bodoli i ac o'r Gororau yw deunyddiau adeiladu; yn bennaf carreg galch o Swydd Derby i derfynell nwyddau rheilffordd Donnington a deunyddiau adeiladu o Moreton-on-Lugg yn Swydd Henffordd i leoliadau amrywiol yn y sir, ond i ardal y De Ddwyrain Fwyaf yn bennaf. At ei gilydd amcangyfrifwn fod y rhaniad moddol ar gyfer rheilffyrdd yn y Gororau yn weddol isel ac yn llai na 2% o'r cyfanswm tunelli a godir gan y ffyrdd a'r rheilffyrdd yn y Gororau.

Yng Nghanolbarth Cymru nid oes gan Lein y Cambrian rhwng Amwythig ac Aberystwyth trwy'r Drenewydd a Rheilffordd Calon Cymru o Craven Arms i Abertawe unrhyw lifoedd nwyddau rheilffordd gweithredol o fewn cwmpas daearyddol yr astudiaeth. Mae'r lled llwytho ar y ddwy lein wedi'i gyfyngu, sy'n lleihau'r potensial i ddatblygu gwasanaethau rhyngfoddol, ac mae aneddiadau wedi'u gwasgaru'n ddaearyddol felly nid oes mäs critigol o draffig ar gyfer unrhyw leoliad penodol. Mae'r ddwy lein yn draciau sengl yn bennaf (gyda dolenni pasio mewn rhai gorsafoedd) gyda darnau hir rhwng signalau sy'n cyfyngu ar eu capasiti.

Er y gellid gwella rôl y derfynell reilffordd yn Donnington ger Telford yn y dyfodol, mae ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru yn debygol o fod heb y mäs critigol o draffig i gyfiawnhau datblygu parciau dosbarthu cysylltiedig â'r rheilffyrdd pellach, ac mae'r ardal yn debygol o barhau i ddibynnu i raddau helaeth ar ddsbarthu seiliedig ar y ffyrdd pellter hir i ac o Ganolbarth Lloegr, gan gynnwys i ac o'r parciau dosbarthu cysylltiedig â'r rheilffyrdd sy'n bod a rhai posibl yn y dyfodol.

3.7 Meysydd awyr a chamlesi

Mae'r camlesi yng Nghanolbarth Cymru a'r Gororau i gyd yn gamlesi cul sy'n cael eu defnyddio fel camlesi pleser yn unig ar hyn o bryd. Er y gallai gweithredwr nwyddau ar raddfa fach sicrhau marchnad arbenigol mewn marchnad nad yw'n sensitif i amser megis gwastraff neu agregau lle mae tarddiad a chyrchfan y llifoedd wrth ochr y gamlas, nid yw hyn yn debygol ar sail fasnachol yn unig oherwydd hyblygrwydd a chost-efeithiolrwydd cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n cystadlu â badau camlas cul sy'n symud yn arafach na fyddent yn gallu darparu arbedion maint sylweddol.

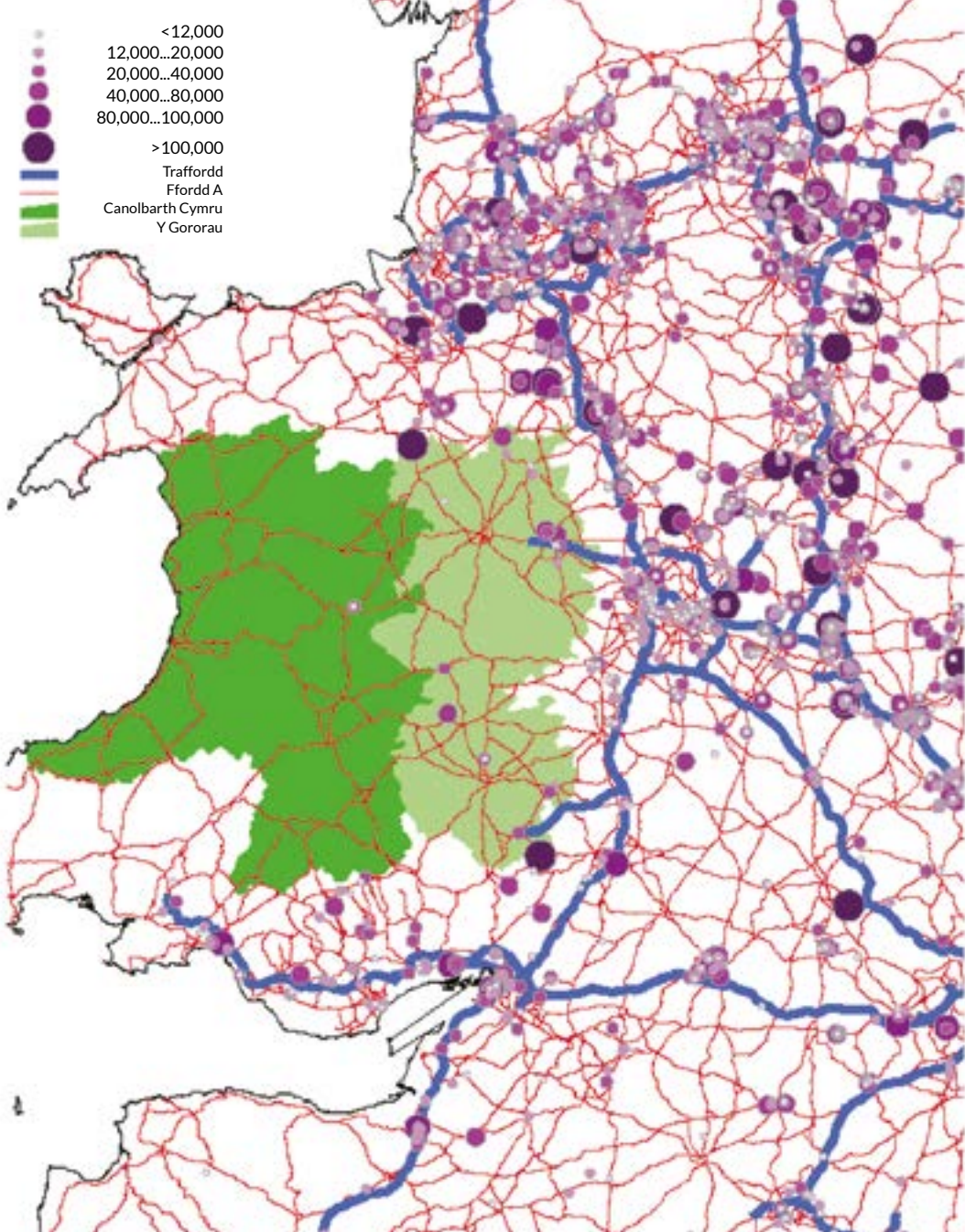
Nid yw unrhyw un o'r meysydd awyr yng Nghanolbarth Cymru yn derbyn traffig nwyddau a gofnodir gan yr Awdurdod Hedfan Sifil neu unrhyw wasanaethau teithwyr rheolaidd. Mae cludo nwyddau ar awyrennau yn ddruod o'i gymharu â chludo nwyddau trwy ddulliau eraill ac felly fe'i defnyddir ar gyfer cargo gwerthfawr iawn neu brys yn unig megis bwyd môr, offer trydanol, metelau gwerthfawr a pharseli express, a chaiff y nwyddau hyn eu cludo mewn cynwysyddion hedfan yn bennaf i ac o leoliadau cludo nwyddau pellter hir fel nwyddau a gludir yng nghrombil awyrennau â chyrff eang. Maint lleiaf yr awyrennau sy'n gallu cario cynwysyddion yw'r Boeing 737/Airbus A320 ac nid oes rhedfa yn y ddau faes awyr yng Nghanolbarth Cymru sy'n ddigon hir i'r awyrennau hyn allu glanio neu esgyn. Mae'r rhan fwyaf o nwyddau a gludir ar awyrennau wedi'u cyfuno mewn llwythau cynhwysydd yn y meysydd awyr rhanbarthol (megis Bryste, Birmingham neu Fanceinion) ac yna eu cludo ar y ffyrdd – i Heathrow yn aml neu Schipol neu Frankfurt hyd yn oed – er mwyn cael y cyfraddau cludo nwyddau yng nghrombil yr awyren fwyaf cost-efeithiol fesul cilogram o bwysau. Yn y cyd-destun hwn mae'n debygol na fyddai unrhyw un o'r meysydd awyr yng Nghanolbarth Cymru yn gallu cymryd unrhyw feintiau sylweddol o draffig cludo nwyddau mewn awyrennau. Mae busnesau a leolir yng Nghanolbarth Cymru a'r Gororau sydd angen sicrhau mynediad i wasanaethau cludo nwyddau ar awyrennau yn debygol o ddefnyddio blaenyrwyr cludo nwyddau mewn awyrennau a fydd yn cludo'r cargo ar y ffyrdd i ganolfan cyfuno nwyddau mewn awyrennau cyn cael ei gludo i brif faes awyr nwyddau yn y DU megis Heathrow, East Midlands neu Stansted.

3.8 Warysau

Prin iawn yw'r canolfannau dosbarthu 'mawr' (mwy na 8,000 metr sgwâr o le) yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, sy'n golygu bod llifoedd dosbarthu ar gyfer y prif fanwerthwyr yn mynd i ac o ganolfannau dosbarthu mawr a leolir yng Nghanolbarth Lloegr ac, ar gyfer rhannau o Ganolbarth Cymru, Gogledd Orllewin Lloegr, De Orllewin Lloegr a De Cymru. Fodd bynnag, mae swm sylweddol o warysau graddfa lai a storfeydd eraill wedi'u lleoli yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, ynghyd â depos ar gyfer busnesau cludo nwyddau ar y ffyrdd.

Ffigur 7: Lleoliad warysau mawr yn y Gororau a Chanolbarth Cymru a'r cyffiniau

Map o'r warysau mawr (>8,000m²)

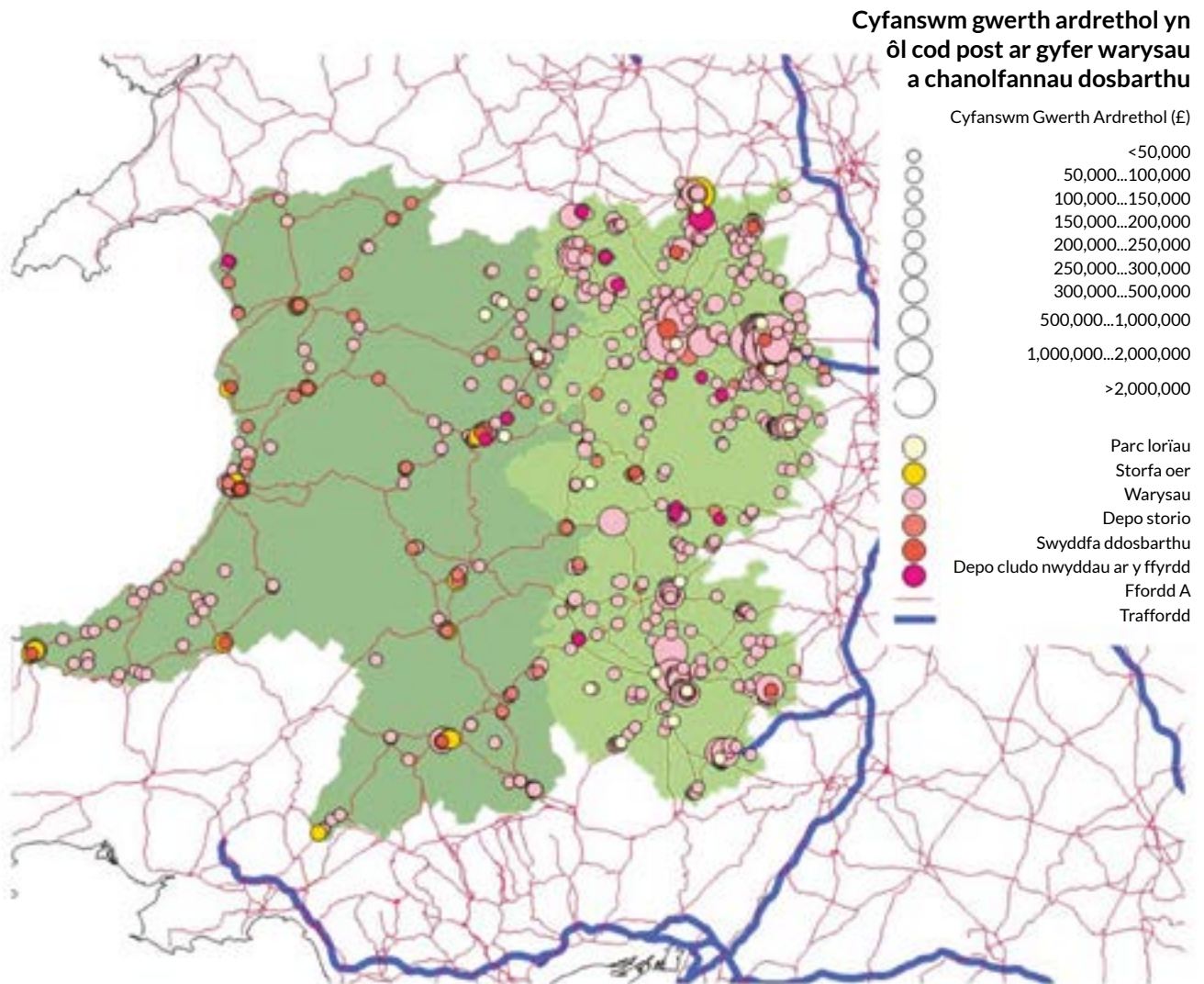


Ffigur 8: Cerbydau nwyddau ar y rhwydwaith ffyrdd sengl yn y Gororau



© Partneriaeth Economaidd Leol y Gororau

Ffigur 9: Lleoliad warysau a chanolfannau dosbarthu yn y Gororau a Chanolbarth Cymru



3.9 Polisi

Yn Ionawr 2017 cyhoeddodd Llywodraeth y DU y Papur Gwyrdd *Adeiladu ein Strategaeth Ddiwydiannol*, gyda'r nod o wella safonau byw a thwf economaidd trwy gynyddu cynhyrchiant ac ysgogi twf ar draws y DU gyfan. Mae'r Llywodraeth wedi amlinellu 10 colofn y mae tystiolaeth yn awgrymu y bydd yn ysgogi twf ac mae'r drydedd golofn yn cyfeirio at uwchraddio'r seilwaith, gan gynnwys alinio buddsoddiad yn y seilwaith â blaenoriaethau twf lleol. I gefnogi'r 3ydd golofn, cyhoeddodd y Llywodraeth Gronfa Fuddsoddi Cynhyrchiant Cenedlaethol yn yr hydref 2016 a fydd yn ychwanegu £23 biliwn mewn buddsoddiad o 2017-18 i 2021-22, gan gynnwys £2.6 biliwn ar gyfer gwelliannau i brosiectau trafndiaeth i leihau amserau teithio.

Yng Ngorffennaf 2017 cyhoeddodd yr Adran Drafndiaeth y bydd gwaharddiad ar werthu ceir disel a phetrol yn 2040. Bwriedir i'r polisi hwn ddangos y bydd newid tuag at fwy o ddefnydd o geir trydan a cherbydau nwyddau ysgafn ac mae hefyd yn adlewyrchu hyder cynyddol Llywodraeth y DU bod technoleg gyriad trydanol yn ddigon datblygedig bellach i fodloni gofynion symudedd mewn cerbydau llai yn y dyfodol.

Fel arall, mae'r polisi trafndiaeth a amlinellwyd gan yr Adran Drafndiaeth mewn perthynas â chludo nwyddau yn Lloegr yn canolbwyntio ar y rheidrwydd economaidd o ddarparu ar gyfer traffig nwyddau trwm pellter hir ar y rhwydwaith priffyrdd strategol a lleihau tagfeydd ar y ffyrdd, yn enwedig gan fod yr Adran Drafndiaeth wedi rhagweld twf o 40% mewn traffig nwyddau cerbydau nwyddau trwm rhwng 2010 a 2040. Mae'r polisi hefyd yn pwysleisio'r angen i annog dosbarthiad mwy cynaliadwy o nwyddau trwy, lle y bo'n bosib, newid i gludo nwyddau ar y rheilffyrdd – yn enwedig trwy leoli canolfannau dosbarthu ar safleoedd sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd – a thrwy annog y defnydd o danwydd allyriadau isel amgen ar gyfer cerbydau nwyddau trwm.

Er bod rheoleiddio trafndiaeth nwyddau yn fater a gedwir i Lywodraeth y DU, mae polisi trafndiaeth wedi'i ddatganoli i Gynulliad Cenedlaethol Cymru. Mae polisi cludo nwyddau yng Nghymru a Chanolbarth Cymru yn cydnabod yn benodol bwysigrwydd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i'r economi a'r ffaith bod y rhwydwaith yn ffordd sengl gydag aliniadau gwael yn aml a chyfleoedd cyfyngedig ar gyfer goddiweddyd cerbydau sy'n symud yn araf. Bu ffocws yng Nghymru gyfan ar geisio sicrhau newid moddol o gludo nwyddau ar y ffyrdd i'r rheilffyrdd a'r môr, gyda chymorth ar ffurf cyllid grant gan Lywodraeth Cymru.

Ar lefel ranbarthol yn Lloegr mae'r *Midlands Engine Strategy* yn amlinellu sut y bydd Strategaeth Ddiwydiannol y Llywodraeth yn cael ei chymhwyso yn yr ardal, gyda ffocws ar wella cysylltedd i wella cynhyrchiant, cryfhau sgiliau, cefnogi menter ac arloesi, hyrwyddo Canolbarth Lloegr yn genedlaethol ac yn rhyngwladol a gwella ansawdd bywyd. Bydd y Llywodraeth yn buddsoddi mewn prosiectau trafndiaeth lleol i wella cysylltedd rhanbarthol ac mae wedi gwahodd Midlands Connect, sef yr Is-gorff Trafndiaeth Cenedlaethol arfaethedig, i ddatblygu cynigion ar gyfer gwella cysylltedd ar draws coridorau pwysig yn yr ardal, gan gynnwys cysylltiadau trafndiaeth o'r dwyrain i'r gorllewin. Mae'r Midlands Connect Strategy: Powering the Midlands Engine yn nodi cynigion ar gyfer defnyddio rhaglen dreigl 25 mlynedd o welliannau strategol i'r ffyrdd a'r rheilffyrdd i helpu i sicrhau cyflogaeth ychwanegol a mwy o fasnachu a buddsoddi ar gyfer Canolbarth Lloegr. Mae'r strategaeth yn darparu cymorth ar gyfer ffordd osgoi newydd ar gyfer Henffordd i liniaru tagfeydd yn y ddinas ar yr A49 a hwyluso'r symudiad strategol o nwyddau trwy'r Gororau. Mae Midlands Connect hefyd wedi cyhoeddi strategaeth ar gyfer cludo nwyddau, sydd â'r amcan o ddarparu traffyrdd/gwibffyrdd yn rhydd o dagfeydd sy'n mynd i bob cyfeiriad o'r ddwy ganolfan ar gyfer cludo nwyddau a gweithgarwch dosbarthu o amgylch Caerlyr/Coventry a Birmingham/yr Ardal Ddu.

Ar lefel is-ranbarthol yn y Gororau, mae adroddiad a gyhoeddwyd ar gyfer Partneriaeth Economaidd Leol y Gororau o'r enw Buddsoddi mewn Coridorau Trafnidiaeth Strategol yn y Gororau, yn disgrifio'r prif goridorau trafndiaeth ar y ffyrdd/rheilffyrdd ar gyfer nwyddau a theithwyr ar yr echel dwyrain-gorllewin – gan gysylltu'r ardal i Gymru a gweddill Gorllewin Canolbarth Lloegr – a'r A49 ar yr echel gogledd-de. Mae'r adroddiad yn amlinellu piblinell prosiect buddsoddi, gan gynnwys Ffordd Gyswilt Dollborth yr M54/M6/M6, Cyffordd Dobbies Island yr A49/A5, Ffordd Osgoi Henffordd a'r Southern Link a Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig.

Ar lefel leol mae polisi yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn canolbwyntio ar ddarparu cefnogaeth gref ar gyfer prosiectau priffyrdd strategol a fyddai'n cynyddu effeithlonrwydd symudiadau nwyddau ar y ffyrdd i, o a thrwy'r ardal, yn ogystal â rheoli effeithiau gweithgarwch nwyddau ar drigolion trwy:

- Annog cerbydau nwyddau trwm i ddefnyddio'r rhwydwaith priffyrdd strategol yn hytrach na defnyddio ffyrdd lleol nad ydynt efallai'n addas ar gyfer traffig trwm;
- Cymhwyso rheolaethau cynllunio os yw datblygiadau'n cynhyrchu meintiau sylweddol o draffig cerbydau nwyddau trwm;
- Annog cerbydau nwyddau trwm i barcio mewn lleoliadau addas megis parciau lorïau neu, os oes angen, cilfannau cyfagos i'r priffyrdd.

Yn ogystal, er nad oes unrhyw broblemau ansawdd aer mawr yng Nghanolbarth Cymru a Telford & Wrekin, ceir problemau ansawdd aer mewn manau penodol yng nghanol Amwythig, Bridgnorth (y dref uchaf ac isaf), canol Henffordd ac yn Llanllieni. Mae'r lleoliadau hyn wedi'u dynodi'n Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer ac mae'n ofynnol i'r awdurdodau lleol ddatblygu Cynlluniau Rheoli Ansawdd Aer. Er bod ansawdd aer gwael i'w briodoli'n aml i faint y traffig ceir pellter cymharol fyr, mae cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn – sydd wedi'u pwerau bron yn gyfan gwbl gan ddisel – yn debygol o gyfrannu at y broblem o ansawdd aer gwael yn y lleoliadau hyn.

4. Tueddiadau Posibl yn y Dyfodol

4.1 Cyflwyniad

Er bod strwythur economïau'r Gororau a Chanolbarth Cymru yn y dyfodol hyd at 2030 yn parhau'n ansicr o'i hanfod, yn enwedig yn dilyn penderfyniad y DU i adael yr Undeb Ewropeaidd, mae'n ymddangos yn debygol y byddant yn parhau i ganolbwyntio ar gynhyrchu amaethyddol, prosesu bwyd a diod a gweithgareddau gweithgynhyrchu gwerth uchel, gyda ffocws cynyddol o bosib ar awtomeiddio i gynyddu cynhyrchiant. Mae llunwyr polisïau ar lefel leol yn debygol o barhau i ganolbwyntio ar wella'r seilwaith trafnidiaeth i helpu i gynnal effeithlonrwydd economaidd yr ardal, gan geisio sicrhau yr un pryd bod y Gororau a Chanolbarth Cymru yn parhau'n lle deniadol i fyw a gweithio.

Bydd yr arbedion maint sydd ar gael i ffatrioedd gweithgynhyrchu graddfa fawr, ynghyd â mwy o awtomeiddio, yn golygu na fydd cyfleusterau argraffu 3D a chyfleusterau gweithgynhyrchu lleol eraill yn debygol o newid strwythur sector gweithgynhyrchu'r DU i raddau helaeth. Mae hyn yn golygu y bydd y rhan fwyaf o nwyddau a weithgynhyrchir yn parhau i gael eu cynhyrchu'n agos i gytrefi mawr, ond mae'n debygol y bydd cyfleodd yn parhau ar gyfer cwmnïau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn y sectorau gweithgynhyrchu gwerth uchel ychwanegol oherwydd gall cynhyrchion o'r sectorau hyn ddwyn y costau ychwanegol o gludo nwyddau sy'n codi.

4.2 Manwerthu a dosbarthu

Felly bydd y diwydiant cludo nwyddau a logisteg yn parhau i fod yn hanfodol i economïau cystadleuol y Gororau a Chanolbarth Cymru ac, yn wyneb y boblogaeth wasgaredig a'r dwysedd poblogaeth isel, mae'n debygol y bydd dosbarthu manwerthu yn parhau i ganolbwyntio, yn arbennig, ar gludo nwyddau o ganolfannau dosbarthu yng Nghanolbarth Lloegr. Y prif dueddiadau yn y sector manwerthu yw prynu ychydig bach o fwyd ond gwneud hynny'n aml a phrynu eitemau eraill ar-lein ac mae hyn yn debygol o olygu y bydd y cerbyd nwyddau cyfartalog a welir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn llai o faint yn y dyfodol gan fod mwy o alw i ddosbarthu nwyddau i siopau bwydydd llai yn yr ardaloedd trefol a phentrefi (yn hytrach nag archfarchnadoedd mawr ar gyrion y dref) ac ar gyfer cyfleustra gwasanaeth e-fasnachu mewn cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn llai i gartrefi a lleoedd gwaith trigolion.

4.3 Effaith Brexit

Mae Llywodraeth y DU wedi datgan, o ganlyniad i Brexit, ei bod yn dymuno lleihau mewnfudo net o'r UE a pheidio â bod yn ddarostyngedig i awdurdodaeth Llys Cyfiawnder Ewrop. O ganlyniad mae'r Llywodraeth wedi esbonio bod hyn yn golygu y bydd y DU yn gadael Marchnad Sengl y DU a'r Undeb Tollau oherwydd byddai mynediad parhaus yn awgrymu derbyn y symudiad rhydd o lafur ac arolygiaeth gyfreithiol gan Lys Cyfiawnder Ewrop. Mae Llywodraeth y DU yn ceisio sicrhau cytundeb masnach rydd gyda'r Undeb Ewropeaidd yn dilyn Brexit.

Mae canlyniadau'r trafodaethau rhwng Llywodraeth y DU a'r UE yn ansicr ac mae effaith bosib y DU yn gadael yr UE ar economi'r Gororau a Chanolbarth Cymru y tu hwnt i gwmpas strategaeth cludo nwyddau. Fodd bynnag, mae'n ymddangos yn debygol y bydd yr effeithiau ar y sector cludo nwyddau fel a ganlyn:

- Yn ôl y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau mae rhyw 13% o yrwyr cerbydau nwyddau trwm a 26% o weithredwyr warysau yn ddinasyddion gwledydd eraill yr UE ac mae hyn yn awgrymu y bydd costau llafur yn y sector cludo nwyddau ar y ffyrdd a'r sector logisteg ehangach yn cynyddu oherwydd ni fydd cyflenwad parhaus o weithwyr o'r UE ar gael mwyach. Mae hyn yn debygol o gynyddu costau llafur oherwydd bydd rhaid i gyflogwyr gynnig cyflogau uwch, talu i hyfforddi gyrrwyr cerbydau nwyddau trwm a gwella'r amodau gwaith er mwyn denu gweithwyr Prydeinig i'r diwydiant. Caiff y costau hyn eu trosglwyddo i fusnesau ac, yn y pen draw, i ddefnyddwyr ar draws y DU trwy brisiau uwch. Byddai'r costau ychwanegol hyn yn cael effaith uwch ar gyfartaledd ar fusnesau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru nag yn nifer o'r ardaloedd a leolir yn fwy canolog yn y wlad oherwydd y pellteroedd mwy sydd angen eu teithio i gyrraedd marchnadoedd allweddol.
- Mae warysau yn debygol o fod yn fwy awtomataidd mewn ymgais i leihau'r gofyniad am lafur a lleihau costau. Fodd bynnag, mae'r buddsoddiad hwn yn debygol o ganolbwyntio ar ganolfannau dosbarthu mwy nad ydynt wedi'u lleoli'n gyffredinol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru.
- Mae busnesau gweithgynhyrchu a phrosesu bwyd yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn debygol o fod yn llai integredig yn y cadwyni cyflenwi yn yr UE oni bai y gellir sicrhau cytundeb masnach rydd ddi-dariff. Mae hyn yn debygol o gael effaith arbennig o fawr ar ddiwydiannu sy'n dibynnu ar gadwyni cyflenwi traws-ffiniol, megis y sector modurol a rhywfaint o brosesu bwyd. Er y bydd symudiadau sy'n dod i mewn o nwyddau rhannol-orffenedig a fewnforiwyd o'r UE yn parhau i gael eu dosbarthu gan gludwyr dramor, mae eu gallu i fanteisio ar reolau cabotage i ymgymryd â symudiadau domestig ar ran llongiadwyr y DU yn debygol o ddod i ben. Mae hyn yn golygu y bydd cludwyr y DU yn gweld llai o gystadleuaeth a bydd hyn yn tueddu i arwain at gynydd yng nghostau cludo ar y ffyrdd.
- Gall unrhyw gyfyngiadau ar fasnachu a'r UE fod yn sbardun i gynhyrchu domestig a mewnforio o wledydd nad ydynt yn wledydd yr UE. Bydd cynnydd mewn cynhyrchu domestig yn tueddu i gadarnhau mai Canolbarth Lloegr a rhai ardaloedd yng Ngogledd Lloegr yw'r lleoliad mwyaf cost-effeithiol ar gyfer canolfannau dosbarthu, er y gall fod newid ar gyfer peth o'r gweithgarwch dosbarthu tuag at y porthladdoedd môr dwfn megis Felixstowe, Southampton, London Gateway, Lerpwl ac Immingham.

4.4 Newid technolegol

Y prif newid technolegol posibl yn y diwydiant cludo nwyddau ar y ffyrdd hyd at 2030 ar lefel genedlaethol fydd cyflwyno 'platynau' o gerbydau nwyddau trwm sy'n teithio gyda'i gilydd ar y rhwydwaith priffyrdd strategol ac yn darparu arbedion tanwydd i gludwyr nwyddau oherwydd eu bod yn fwy aerodynamig. Ni fyddai'r rhain yn gerbydau di-yrwr go iawn oherwydd byddai angen cael gyrrwr ym mhob caban o hyd. Heb welliannau technolegol sylweddol nid yw'r platynau hyn yn debygol o gael eu gweld ar rwydwaith ffyrdd y Gororau a Chanolbarth Cymru ar wahân i'r M54 a'r M50 ac, ac eithrio ar draffyrdd a ffyrdd deuol, byddai'r platynau hyn yn lleihau cyfleoedd goddiweddyd ac yn codi pryderon diogelwch.

Bydd y fflyd o gerbydau nwyddau trwm yn lanach yn raddol wrth i fwy o gludwyr nwyddau ar y ffyrdd brynu cerbydau nwyddau trwm newydd sy'n rhaid cydymffurfio â safonau Euro VI. Mae'r cerbydau hyn yn bodloni safonau allyriadau llymach o dan amodau labordy a byd go iawn ac yn dileu bron y cyfan o'r allyriadau o ronynnau ac yn lleihau allyriadau nitrogen ocsid o gerbydau nwyddau trwm gan hyd at 95%. Gall gwelliannau pellach mewn technoleg injans hyd at 2030 ganolbwyntio i raddau mwy ar gynyddu effeithlonrwydd injans disel ac felly lleihau allyriadau carbon.

Yn wyneb penderfyniad Llywodraeth y DU i wahardd gwerthu ceir disel a phetrol a cherbydau nwyddau trwm o 2040, mae'n ymddangos yn fwyfwy tebygol y bydd mwy o ddefnydd o gerbydau nwyddau trwm ac ysgafn trydan yn raddol ar lefel genedlaethol ar gyfer llifoedd pellter gweddol fyr, ond – heb newid sylweddol mewn technoleg batris – mae hyn yn fwyaf tebygol o fod ar gyfer cludo nwyddau o ganolfannau dosbarthu a leolir yn agos i'r prif gytreff yn hytrach nag i drefi a dinasyddion a leolir mewn lleoliadau mwy perifferol.

Ffigur 10: Gwasanaeth Cargobike yn Henffordd



© Hereford Pedikabs & Cargo, 2017

Mae dosbarthu parseli ar feiciau eisoes yn bosibl yn Henffordd a gallai'r cysyniad hwn gael ei ehangu i drefi a dinasoedd eraill ar gyfer parseli pwysau ysgafn a llai, yn enwedig wrth i seilwaith ar wahân gael ei ddatblygu ar gyfer beicwyr. Gyda phwysigrwydd cynyddol e-fasnach, sy'n cynnwys dosbarthu parseli llai yn hytrach na llwythi mwy i ganolfannau manwerthu, mae'r cwmnïau dosbarthu parseli rhyngwladol sy'n gweithio i'r manwerthwyr e-fasnach yn fwy parod i drosglwyddo parseli i'w dosbarthu o fewn y 'filltir olaf' i gwmnïau cludo lleol ar gyfer dosbarthu nwyddau yng nghanol y ddinas ac i leoliadau eithaf anghysbell megis rhannau o Ganolbarth Cymru.

5. Cryfderau, gwendidau, cyfleoedd a bygythiadau

5.1 Cyflwyniad

Mae angen i Strategaeth Cludo Nwyddau Gororau a Chanolbarth Cymru fanteisio ar y cyfleoedd a'r cryfderau sy'n dod i'r amlwg o'r sylfaen dystiolaeth sydd wedi cael ei datblygu, gan dynnu sylw hefyd at unrhyw wendidau a chyfyngiadau a ddylai, cyn belled â phosibl, gael eu hystyried. Crynhoir hyn yn y dadansoddiad SWOT canlynol, sy'n seiliedig ar ddadansoddiad o'r amgylchedd busnes y mae cwmnïau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn gweithredu ynddo ac sydd hefyd yn adlewyrchu barn rhanddeiliaid y cysylltwyd â hwy yn ystod yr astudiaeth. Mae'r cyfleoedd a'r cyfyngiadau allweddol yn arwain at ystyried y buddsoddiadau ac ymyraethau eraill a fyddai'n rhoi sylw iddynt yn adran 6 o'r strategaeth hon.

5.2 Dadansoddiad SWOT

CRYFDERAU

- Sylfaen amaethyddol i'r economi yn y Gororau a Chanolbarth Cymru gyda chryfderau allweddol ym maes cynhyrchu amaethyddol, prosesu ac amaeth-dechnoleg, yn ogystal â gweithgarwch uwch a diogelwch.
- Agos i Ganolbarth Lloegr, Gogledd Orllewin Lloegr a De Cymru i gefnogi cadwyni cyflenwi allweddol (e.e. moduro) ar gyfer dosbarth nwyddau manwerthu.
- Cysylltiadau â'r M54 a'r M50 yn darparu cysylltiadau o'r dwyrain i'r gorllewin safonol ar y draffordd ac o gytref Gorllewin Canolbarth Lloegr.
- Cefnffyrdd safonol heb fod yn draffyrdd ar echel gogledd-de (e.e. A49, A483, A470 a'r A487) ac echel dwyrain-gorllewin (e.e. A44, A5, A458, A40, A483) yn darparu cysylltedd â Gogledd Orllewin Lloegr, Gorllewin Canolbarth Lloegr, De Orllewin Lloegr a Gogledd a De Cymru.
- Mynediad i Lein y Gororau ar gyfer symud nwyddau ar y rheilffyrdd o'r gogledd i'r de gyda lled llwytho rhesymol ar gyfer traffig rhyngfoddol a thrwy Lein Amwythig-Birmingham ar gyfer traffig nwyddau swmpus/confensiynol ar y rheilffyrdd.
- Partneriaeth draws-ffiniol rhwng Canolbarth Cymru a'r Gororau i roi sylw i broblemau cludo nwyddau cyffredin.

CYFLEOEDD

- Gwelliannau i'r rhwydwaith ffyrdd sengl yn bennaf i leihau amserau teithiau a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio, megis Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig, Ffordd Osgoi Henffordd a'r Southern Link, Ffordd Osgoi yr A483 Llanmynech-Pant a chynllun yr A458 Buttington Cross i Wollaston Cross.
- Y Midlands Engine a Midlands Connect, yn darparu ffocws rhanbarthol ar gyfer twf economaidd a chysylltedd gwell.
- Strategaeth buddsoddi cynnal a chadw priffyrdd i gynnal ansawdd y rhwydwaith priffyrdd presennol ar gyfer cerbydau nwyddau trwm.
- Datblygu gweithgynhyrchu gwrth uchel ychwanegol sy'n llai sensitif i gost cludo deunyddiau crai, nwyddau wedi'u prosesu'n rhannol a chynhyrchion gorffenedig.
- Mwy o ffocws ar gynhyrchu bwyd domestig yn dilyn Brexit.
- Dadansoddiad pellach o botensial (cyfyngedig) cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i sicrhau newid moddol.
- Llai o allyriadau o gerbydau nwyddau trwm oherwydd mwy o ddefnydd o gerbydau nwyddau trwm Euro VI.
- Mwy o ffocws ar reoli symudiadau cludo nwyddau ar ffyrdd anaddas er mwyn lleihau eu heffaith.

GWENDIDAU

- Yn weddol ymylol o'i gymharu â chytref Gorllewin Canolbarth Lloegr, sy'n cynyddu costau i weithgynhyrchwyr a phroseswyr a leolir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru.
- Rhwydwaith priffyrdd ffordd sengl yn bennaf ar y prif lwybrau gogledd-de ac ar nifer o'r llwybrau dwyrain-gorllewin, gan arwain at gyflymdra cyfartalog gwael, amserau teithio hir a dibynadwyedd amserau teithio gwael.
- Cyflwr gwael y rhwydwaith priffyrdd.
- Diffyg llwybrau eraill, gyda chydnerthedd rhwydwaith isel pan fydd digwyddiadau'n codi.
- Tagfeydd ar y rhwydwaith priffyrdd strategol ar yr M6 a'r M5 trwy gytref Gorllewin Canolbarth Lloegr.
- Pentrefi a phentrefannau a leolir ar y cefnffyrdd sy'n sensitif yn ffisegol ac yn amgylcheddol i draffig trwm.
- Traffig fferm trwy'r ardal ar y ffordd i Lwerddon, Gogledd Orllewin Lloegr a De Cymru.
- Traffig sy'n symud yn araf ar y rhwydwaith ffyrdd, yn arwain at giwiau o draffig a symudiadau goddiweddy peryglus.
- Hyd cludo cyfartalog byr ar gyfer cerbydau nwyddau trwm, yn cyfyngu'r potensial ar gyfer newid moddol i'r rheilffyrdd.
- Adeiladau busnes heb eu lleoli bob amser wrth ochr y rhwydwaith ffyrdd strategol, sy'n golygu bod angen llywio strydoedd cul weithiau i gael mynediad.

BYGYTHIADAU

- Cynyddu natur ymylol yr ardal oherwydd seilwaith ffyrdd o safon isel, gan arwain at lai o effeithlonrwydd busnes a busnesau yn ail-leoli i ardaloedd mwy cost-effeithiol o'r DU.
- Effeithiau ar drigolion megis brawychu defnyddwyr ffyrdd agored i niwed (cerddwyr a beicwyr) a cherbydau nwyddau trwm yn defnyddio llwybrau sy'n anaddas ar gyfer traffig nwyddau trwm.

5.3 Adborth o'r ymgynghoriad

Y materion allweddol a ddaeth i'r amlwg ar gyfer busnesau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru o'r rhaglen ymgynghori â rhanddeiliaid yw ansawdd gwael ffyrdd sengl a'r amserau teithiau araf o ddrws i ddrws sy'n deillio o hynny. Problem fawr hefyd yw nifer y cerbydau fferm sy'n defnyddio'r rhwydwaith sy'n arwain at amserau teithio araf a chiwiau o draffig. Mae pryder hefyd ynghylch tagfeydd ar rai cyffyrdd a thrwy rai trefi. Nid oedd nifer o'r busnesau sy'n derbyn neu'n dosbarthu nwyddau o'r farn bod y gost ychwanegol o gludo nwyddau oherwydd y lleoliad mwy ymylol yn broblem fawr; fodd bynnag, mae hyn yn debygol o gael ei adlewyrchu yn y costau sy'n codi i gontractwyr cludo nwyddau, a fydd fel rheol yn gorfod trosglwyddo'r costau hyn i'w cleientiaid.

6. Cynlluniau ac Ymyraethau

6.1 Cyflwyniad

Nodwyd ac arfarnwyd 34 o ymyraethau a fyddai'n helpu ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru i fodloni ei hamcanion strategol o ran cludo nwyddau a logisteg. Sefydlwyd yr ymyraethau yn seiliedig ar adolygiad o arferion gorau, trafodaethau â'r Grwp Llywio ac adborth gan fusnesau trwy'r rhaglen ymgynghori â rhanddeiliaid. Pwysleisiodd y gymuned fusnes, yn arbennig, bwysigrwydd ymyraethau a fyddai'n gwella capasiti'r rhwydwaith ffyrdd, lleihau effaith tagfeydd a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio, yn ogystal â'r angen i gynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd yn well.

Cafodd yr ymyraethau eu grwpio i'r categorïau canlynol:

- **Rheoli a chynnal a chadw priffyrdd:** diffinio at ddibenion cynllunio Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd lle mae symudiadau cludo strategol yn debygol o gael eu canoli a lle y gellir canolbwyntio ar wneud gwelliannau i'r seilwaith. Mae hyn hefyd yn cynnwys ymyraethau ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd i gynnal y rhwydwaith priffyrdd presennol a sicrhau ei fod yn addas at y diben o symud nwyddau.
- **Gwella priffyrdd:** cynlluniau penodol ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd a fyddai'n lleihau amserau teithio ac yn cynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer y diwydiant cludo nwyddau a logisteg a'i gwsmeriaid.
- **Cynllunio a rheoleiddio:** ymyraethau i sicrhau bod cyfleoedd datblygu yn ystyried y symudiadau nwyddau cysylltiedig a lleihau allyriadau gan gerbydau nwyddau trwm a cherbydau nwyddau ysgafn mewn ardaloedd lle mae ansawdd aer gwael.
- **Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd:** ymyraethau posibl i annog symud peth o'r traffig i'r rheilffyrdd.
- **Lledaenu a chydgyssylltu:** darparu gwybodaeth gywir i ddefnyddwyr y rhwydwaith ffyrdd er mwyn hwyluso gwneud penderfyniadau gwybodus gan weithredwyr trafndiaeth (yn arbennig o ran llwybrau trwy aneddiadau) ac annog newid ymddygiadol.

Cynhaliwyd arfarniad lefel uchel o 33 o ymyraethau gan ddefnyddio dadansoddiad meini prawf lluosog yn unol â'r prif feini prawf canlynol:

- **Effaith economaidd:** I ba raddau y byddai'r mesur yn lleihau costau i'r diwydiant, yn gwella dibynadwyedd amserau teithio ac yn creu cyflogaeth uniongyrchol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru.
- **Effaith ar yr amgylchedd/ansawdd bywyd:** I ba raddau y byddai'r mesur yn gwella ansawdd aer, lleihau allyriadau nwyon ty gwydr, lleihau nifer y damweiniau ac felly'n cynyddu diogelwch ac fel arall yn gwella ansawdd bywyd i bobl sy'n byw ac yn gweithio yn yr ardal.
- **Gallu i gyflenwi:** I ba raddau y mae'r mesur yn debygol o fod yn ymarferol o safbwynt technegol a gwleidyddol.
- **Fforddiadwyedd:** I ba raddau y mae'r mesur yn debygol o fod yn gostus a chynrychioli gwerth da am arian i'r sector cyhoeddus.

6.2 Rheoli a chynnal a chadw priffyrdd

Y prif gysyniad cynllunio priffyrdd yw datblygu'r Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd. Byddai hyn yn ddiffiniad anffurfiol at ddibenion cynllunio trafndiaeth yn unig a byddai'n cynnwys y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a hefyd rhai ffyrdd sirol ychwanegol sy'n darparu ar gyfer nifer arwyddocaol o gerbydau nwyddau trwm yn nhermau absoliwt a pherthynol. Byddai'r Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd yn golygu bod modd canolbwyntio'r adnoddau sydd ar gael ar lwybrau nwyddau allweddol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru.

Dylai **arwyddion ffisegol** gael eu hadolygu i sicrhau bod cerbydau nwyddau trwm yn cael eu hannog i ddefnyddio llwybrau addas rhwng y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd a'r busnesau allweddol sy'n cynhyrchu ac yn denu nwyddau.

Er nad yw materion pwysig ynghylch parcio cerbydau nwyddau trwm wedi dod i'r amlwg yn yr ymgynghoriad ar gyfer y strategaeth hon, byddai'n ddoeth cynnal adolygiad o'r **cyflenwad a'r galw ar gyfer parcio cerbydau nwyddau trwm** yn y Gororau a Chanolbarth Cymru, gan ganolbwyntio ar ddarparu digon o leoedd parcio ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd ac yn agos i ystadau diwydiannau a warysau. Os oes angen, dylai hyn arwain at ddatblygu cyfleusterau parcio dros nos ychwanegol mewn nifer cyfyngedig o leoliadau allweddol.

Byddai bodolaeth y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd hefyd yn annog ffocws cryf ar **gynnal a chadw'r priffyrdd** sydd bwysicaf ar gyfer cylchredu cerbydau nwyddau trwm gan Highways England, Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol. Mae hyn yn arbennig o bwysig oherwydd maint, pwysau ac uchder cerbydau nwyddau trwm, y draul ar adeileddau a'r difrod posibl i gerbydau nwyddau trwm o ganlyniad i gynnal a chadw priffyrdd gwael. Gall y ffocws hwn ar gynnal a chadw gael ei gynorthwyo trwy ddefnyddio offer cynllunio cynnal a chadw priffyrdd, megis yr Offeryn Asesu Cynnal a Chadw Priffyrdd (HMAT) sy'n cynnig modd i gynghorau ddatblygu strategaethau buddsoddi sy'n asesu cyfraniad cynnal a chadw priffyrdd at effeithlonrwydd a thwf economaidd.

Gallai awdurdod lleol gyflwyno **terfynau cyflymder ac ymyraethau gostegu traffig** mewn lleoliadau penodol os oes eu hangen i arafu cerbydau nwyddau trwm a thraffig arall mewn lleoliadau 'sensitif'. Gellid cyflwyno cyfyngiadau cyflymder ar gyfer rhan o'r diwrnod yn unig, megis pan fydd plant yn mynd i'r ysgol ac yn gadael yr ysgol, yn hytrach na thrwy'r dydd a'r nos. Dylai cynlluniau o'r fath gael eu cyflwyno mewn lleoliadau penodol yn unig oherwydd maent yn arwain at amserau teithio hwy a gallent arwain at gostau ychwanegol ar gyfer busnesau. Dylai'r cynlluniau gael eu datblygu yn ôl amgylchiadau arbennig y lleoliad, gan ystyried er enghraifft absenoldeb llwybrau troed a ffyrdd cul lle nad yw cerbydau nwyddau trwm yn gallu pasio ei gilydd, a gallai gynnwys cyfyngiadau cyflymder 30 milltir yr awr neu hyd yn oed 20 milltir yr awr a dulliau eraill i leihau cyflymder megis dileu llinellau canol ac ymyl a wynebau gwahaniaethol. Pan gaiff y cynlluniau hyn eu gweithredu ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd, dylent gael eu hategu gan achos busnes cryf, ac os ydynt ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol hefyd dylid eu cyflwyno fel rhan o strategaeth ffyrdd yn unig gan Highways England a Llywodraeth Cymru.

Tabl 6: Crynodeb o arfarniad lefel uchel: rheoli a chynnal a chadw priffyrdd

Mesur	Effaith economaidd	Effaith ar yr amgylchedd a ffordd o fyw	Costau i'r sector cyhoeddus	Gallu i'w gyflenwi
Diffiniad o Rwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd at ddibenion cynllunio trafndiaeth	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Arwyddion mynediad rhwng y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd a'r prif fusnesau sy'n denu neu'n cynhyrchu nwyddau	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Adolygu'r ddarpariaeth parcio ar gyfer cerbydau nwyddau trwm ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd	Niwtral	Cadarnhaol	Canolig	Da
Terfynau cyflymder 30 milltir yr awr gydag arwyddion rhybuddio ac ymyraethau gostegu traffig mewn trefi a phentrefi 'sensitif'	Negyddol	Cadarnhaol	Canolig	Da
Gwella cynnal a chadw'r Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd, gan gynnwys trwy ddefnyddio offer cynllunio cynnal a chadw priffyrdd.	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Canolig	Da

6.3 Gwella priffyrdd

Mae'r ymyraethau allweddol, a gafodd eu nodi gan y gymuned fusnes hefyd, yn ymwneud â'r angen i leihau amserau teithio a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer symud nwyddau i, o, o fewn a thrwy ardal y Gororau a Chanolbarth Cymru, gan ddibynnu ar rwydwaith ffyrdd sengl yn y bôn. Felly mae'r strategaeth yn cynnwys sawl ymyraeth a fyddai'n cynnig cyfleoedd i gerbydau nwyddau a cheir oddiweddyd cerbydau fferm a cherbydau nwyddau trwm sy'n symud yn araf. Byddai'r ymyraethau hyn hefyd yn arwain at lai o rwystredigaeth i yrwyr ac yn gwella diogelwch ar y rhwydwaith. Yr ymyraethau yw:

- **Darnau o ffyrdd 2 ar 1:** darnau byr o'r ffordd sy'n mesur o leiaf 13.5 metr ar led lle y gellir goddiweddyd mewn un cyfeiriad ar ddarn o'r briffordd am o leiaf 600 metr a hyd at 2,000 metr. Dylai cyfleoedd goddiweddyd fod ar gael i'r ddau gyfeiriad am yn ail a bod yn rhesymol agos i'w gilydd, a dylent fod o leiaf 2km o'r ffordd ddeuol agosaf a 500 metr o bwynt mynediad i'r ffordd.
- **Lonydd Cyflymu Gwahaniaethol:** wedi'u darparu wrth adael cylchfannau er mwyn i gerbydau sy'n gadael y cylchfan allu goddiweddyd cerbydau sy'n symud yn arafach.
- **Lonydd araf:** lon ychwanegol wedi'i hychwanegu at ffordd sengl i wella capasiti a/neu ddiogelwch oherwydd presenoldeb graddiant serth. Gall lôn ddringo gael ei hystyried ar ffyrdd sengl gyda graddiannau o fwy na 2% a hwy na 500 metr.

Gwelliannau ar-lein, megis sythu, dileu troeon ac ehangu darnau cul mewn lleoliadau penodol er mwyn i gerbydau nwyddau trwm allu pasio ei gilydd. Byddai hyn hefyd yn gwella diogelwch y rhwydwaith ac yn lleihau amserau teithio. Byddai rhaglen o **welliannau i adeileddau penodol** sy'n is-safonol yn golygu y gallai cerbydau nwyddau trwm 44 tonnall weithredu ar draws y rhwydwaith cyfan.

Dylai cynlluniau ar gyfer cynyddu nifer y cyfleoedd ar gyfer goddiweddyd a gwelliannau ar-lein a gwelliannau i adeileddau penodol gael eu hystyried fel rhan o strategaethau ffyrdd ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd, ac mae hyn yn debygol o gynnwys y llwybrau canlynol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru: A49, A483, A470, A5, A487, A458, A44, A438, A456 a'r A40.

Ffigur 11: Gwelliannau i Gyffordd 4 yr M54



© Partneriaeth Economaidd Leol y Gororau, 2017

Mae nifer o gynlluniau allweddol hefyd a fyddai'n lleihau effaith tagfeydd ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd, gan ddarparu amserau teithio byrrach a chynyddu dibynadwyedd amserau teithio ar gyfer symud nwyddau, sef:

- Ffordd Osgoi Henffordd a'r Southern Link: ffordd osgoi i'r gorllewin o'r ddinas gyda chroesfan newydd dros Afon Gwy, gyda'r nod o symud traffig strategol gogledd-de o ganol y ddinas.
- Cyswllt yr M54 i i'r M6 tua'r gogledd/Tollborth yr M6 tua'r gogledd: cyswllt traffordd newydd er mwyn i draffig tua'r gogledd ar yr M54 allu cyrraedd yr M6 yn uniongyrchol yn hytrach na thrwy'r A449; byddai'r cynllun hefyd yn darparu cyswllt uniongyrchol rhwng yr M54 a dechrau Tollffordd yr M6.
- Gwella Cyffordd Dobbies Island ar yr A49/A5: gwelliannau i'r gyffordd i'r de o Amwythig rhwng ffordd gogledd-de yr A49 a ffordd gylchol Amwythig yr A5.
- Ffordd Osgoi Llanllieni: ffordd osgoi i'r de-orllewin o Lanllieni yn caniatáu i draffig o dwyrain gorllewin ar yr A44 i osgoi canol y dref.
- Pont Dyfi newydd: cynllun i gael pont newydd ar draws Afon Dyfi (sy'n agored i lifogydd) ar yr A487 i'r gogledd o Fachynlleth.
- Ffordd Osgoi Pant i Lanymynech yr A483: osgoi'r ddau bentref ar yr A483 rhwng y Trallwng a Chroesoswallt, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng Canolbarth Cymru a Glannau Dyfrdwy a Gogledd Orllewin Lloegr.
- A458 Buttington Cross i Wollaston Cross: cynllun i wella tua 9km o'r gefnffordd is-safonol, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng Canolbarth Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr trwy Amwythig a hefyd yn lleihau nifer y damweiniau ar y ffordd.
- Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig: cynllun i gwblhau rhan olaf y ffordd gylchol o amgylch Amwythig i gysylltu'r A49/A53 yn Battlefield i'r A5/A458 yn Bicton Heath, a fydd yn lleihau amserau teithio rhwng gorllewin a gogledd Amwythig.
- Creu ffordd ddeuol neu ffordd ddeuol rannol ar yr A5/A483: cynllun i ddarparu ffordd ddeuol o ddiwedd Ffordd Osgoi A5 Amwythig i ddechrau ffordd ddeuol yr A483 yn Rhiwabon.

Tabl 7: Crynodeb o arfarniad lefel uchel: gwelliannau priffyrdd

Mesur	Effaith economaidd	Effaith ar yr amgylchedd a ffordd o fyw	Costau i'r sector cyhoeddus	Gallu i'w gyflenwi
Darnau o ffyrdd 2 ar 1 (gwelliannau ar-lein)	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Lonydd Cyflymu Gwahaniaethol:	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Canolig	Da
Lonydd Araf	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Gwelliannau ar-lein i'r rhwydwaith cefnffyrdd	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Ffordd Osgoi Henffordd a'r Sourthern Link	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Cyswllt yr M54 i'r M6 tua'r gogledd/Tollborth yr M6	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Gwella cyffordd Dobbies Island ar yr A49/A5	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Canolig	Da
Croesfan newydd dros yr Afon Dyfi ar yr A487	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Ffordd Osgoi Llanllieni	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Ffordd Osgoi A483 Pant i Lanymynech	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
A458 Buttington Cross i Wollaston Cross	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Ffordd Liniaru Gogledd Orllewin Amwythig	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Creu ffordd ddeuol (neu ffordd ddeuol rannol) ar yr A5/A483 rhwng Amwythig a Rhiwabon	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Da
Gwella seilweithiau ar y Rhwydwaith Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd i ddarparu ar gyfer cerbydau nwyddau trwm 44 tonnelli	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Canolig/Uchel	Da

6.4 Cynllunio a rheoleiddio

Mae llawer o'r rheoleiddio sy'n ymwneud â thrafnidiaeth cludo nwyddau wedi'i ddatblygu a'i weithredu ar lefel genedlaethol y DU ac ar lefel Ewropeaidd ac mae rheoleiddio ychwanegol diangen ar lefel leol neu ranbarthol yn lleihau lefel y cytgord rheoleiddiol ac yn cynyddu costau ar gyfer y diwydiant cludo nwyddau. Fodd bynnag, gall y sector cyhoeddus ar lefel leol gael ddylanwad mawr ar symudiadau cludo nwyddau trwy'r broses gynllunio a datblygu'r defnydd o dir.

Dylai'r awdurdodau lleol gynnal **adolygiad o'r broses rheoli datblygu** o ran mynediad i'r rhwydwaith ffyrdd allweddol o ddatblygiadau sy'n cynhyrchu traffig cerbydau nwyddau trwm ychwanegol. Fel sy'n ofynnol gan ganllawiau cynllunio, dylai fod rhagdybiaeth o blaid datblygu gweithgareddau a fydd yn creu cyflogaeth a datblygu economaidd, ond dylai effaith symudiadau cludo nwyddau ar y ffyrdd ychwanegol ar yr ardal o gwmpas busnesau newydd sy'n cynhyrchu neu'n denu nwyddau gael eu hystyried fel rhan o'r broses caniatâd datblygu. Dylai'r broses rheoli datblygu hefyd ystyried yr angen ar gyfer parcio oddi ar y ffordd ar gyfer cerbydau nwyddau mawr wrth ddsbarthu a chasglu nwyddau (neu'n aros i ddsbarthu neu gasglu nwyddau) er mwyn i gerbydau nwyddau mawr beidio â gorfod parcio ar y briffordd gyhoeddus.

Gan fod cymaint o'r sector manwerthu yn y Gororau a Chanolbarth Cymru yn cael ei gyflenwi gan Ganolbarth Lloegr ac mae'r gymuned fusnes yn yr ardal yn dibynnu ar rwydwaith traffordd Canolbarth Lloegr i ddsbarthu ei nwyddau i gwsmeriaid, mae'r strategaeth hon yn cefnogi **Strategaeth Cludo Nwyddau Midlands Connect** a'i ffocws ar sicrhau capasiti ffyrdd strategol ychwanegol trwy Ganolbarth Lloegr. Mae'r strategaeth hefyd yn cefnogi canlyniadau'r **Astudiaeth Cludo Nwyddau Trafnidiaeth ar gyfer Gogledd Lloegr**, sy'n canolbwyntio ar ymyraethau a fyddai'n arwain at leihau nifer y symudiadau cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n teithio trwy Ganolbarth Lloegr ar yr echel gogledd-de.

Mae'r problemau ansawdd aer yn y Gororau a Chanolbarth Cymru wedi'u cyfyngu i fannau penodol a phan fydd problemau nid ydynt yn debygol o fod wedi'u hachosi'n bennaf gan symudiadau cerbydau cludo nwyddau. Fodd bynnag, bydd symudiadau cerbydau nwyddau trwm ac ysgafn wedi'u gyrru gan ddisel yn cyfrannu at ansawdd aer gwael, ac mae'r strategaeth yn cynnig bod **adolygiad yn cael ei gynnal o symudiadau cludo nwyddau a dosbarthu a chasglu nwyddau yn Amwythig, Henffordd, Llanllieni a Bridgnorth** i sefydlu i ba raddau y mae gweithgarwch cludo nwyddau yn brif gyfrannwr at ansawdd aer gwael, a pha ymyraethau lleol y gellid eu cyflwyno i leihau'r effeithiau. Dylai unrhyw ymyraethau sy'n cael eu cyflwyno ystyried gofynion gweithredol y diwydiant cludo nwyddau a'u cwsmeriaid.

Dylai cynghorau ddefnyddio arwyddion 'Anaddasu i Gerbydau Nwyddau Trwm' i annog cerbydau nwyddau dros bwysau neu faint arbennig i beidio â defnyddio llwybrau arbennig oherwydd ni ellid darparu ar eu cyfer yn ddiogel ar y llwybr.

Fel y dewis olaf, gall awdurdodau priffyrdd gael yr hawl i ddefnyddio Gorchmynion mewn rhai lleoliadau i gyfyngu mynediad gan rai cerbydau nwyddau a chynyddu'r defnydd o gyfyngiadau 'Ac eithrio ar gyfer llwytho'. Fodd bynnag, ni ddylid gorddefnyddio Gorchmynion Rheoleiddio Trafnidiaeth a dylid eu seilio ar achos busnes cryf er mwyn osgoi cyfyngu'n sylweddol ar gylchrediad traffig ac osgo gwrthwynebiad gan y gymuned fusnes.

Tabl 8: Crynodeb o arfarniad lefel uchel: cynllunio a rheoleiddio

Mesur	Effaith economaidd a ffordd o fyw	Effaith ar yr amgylchedd a ffordd o fyw	Costau i'r sector cyhoeddus	Gallu i'w gyflenwi
Adolygu'r broses rheoli datblygu	Negyddol	Cadarnhaol	Isel	Da
Ei gwneud hi'n ofynnol i gael lle parcio digonol oddi ar y ffordd ar gyfer cerbydau nwyddau mawr sy'n dosbarthu ac yn casglu nwyddau ar safleoedd datblygu	Negyddol	Cadarnhaol	Isel	Da
Cefnogi strategaethau cludo nwyddau Midlands Connect a Thrafnidiaeth Gogledd Lloegr	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Adolygu dosbarthu a chasglu nwyddau yng nghanol Amwythig, Bridgnorth, Henffordd a Llanllieni	Niwtral	Cadarnhaol	Isel	Da
Arwyddion "Anaddas i Gerbydau Nwyddau Trwm" ar rai llwybrau	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Cyfyngu symudiadau o gerbydau nwyddau sy'n pwyso dros 7.5 tunnell gros trwy ddefnyddio Gorchmynion Rheoleiddio Trafnidiaeth	Negyddol	Cadarnhaol	Isel	Da

6.5 Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd

Gall cludo nwyddau ar y rheilffyrdd gynnig cyfle i symud rhai nwyddau a gludir ar y ffyrdd i'r rheilffyrdd mewn rhai marchnadoedd. Fodd bynnag, cludo nwyddau ar y ffyrdd fydd y dull pennaf o hyd ar gyfer cludo nwyddau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru oherwydd patrwm gwasgaredig aneddiadau a gweithgarwch economaidd (sy'n lleihau'r màs critigol o draffig i lenwi trên ar gyfer unrhyw leoliad arbennig) a materion sy'n ymwneud â'r seilwaith a fydd yn lleihau capasiti a gallu'r rhwydwaith i ddarparu ar gyfer gwasanaeth cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Mae rhywfaint o waith dichonoldeb cychwynol wedi cael ei wneud ar y posibilrwydd o gael '**trên archfarchnad**' sy'n cludo nwyddau manwerthu rhwng Canolbarth Lloegr ac Amwythig (dyweder) a Machynlleth neu'r Drenewydd (i wasanaethu ardal ehangach Canolbarth Cymru). Mae'r pellteroedd cymharol fyr dan sylw, y lled llwytho cyfyngedig a'r problemau capasiti ar Lein y Cambrian o Amwythig i Aberystwyth a'r gost sy'n gysylltiedig â'r casglu a dosbarthu terfynol rhwng pen rheilffordd ac archfarchnadoedd yng Nghanolbarth Cymru yn debygol o wneud y cysyniad yn eithaf ymylol yn economaidd. Mae'r strategaeth yn cynnig bod astudiaeth ddichonoldeb fwy manwl yn cael ei chynnal ar y cyd â'r cadwyni archfarchnad perthnasol i ymchwilio ymhellach i'r cysyniad. Dylai'r gwaith dichonoldeb hwn ystyried rôl bosibl cyllid gweithredu a grant cyfalaf o gynlluniau presennol sy'n cael eu rhedeg gan yr Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru i gefnogi'r gwasanaeth.

Parc Rhyngwladol Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd Telford yn Donnington yw'r unig derfynell rheilffordd defnyddwyr gyffredin yn y Gororau a Chanolbarth Cymru ac ar hyn o bryd mae'n cael ei defnyddio i ddelio â deunyddiau adeiladu. Mae wedi ei chael hi'n anodd i sicrhau traffig ychwanegol ac mae'r strategaeth yn cynnig bod ymarfer marchnata ymarferol yn cael ei gynnal i sefydlu marchnadoedd newydd posibl y gallai'r derfynell ddarparu ar eu cyfer. Byddai atyniad y derfynell yn cael ei wella trwy gynyddu'r lled llwytho ar gyfer traffig rhyngfoddol rhwng Birmingham ac Amwythig trwy Donnington; mae hyn yn debygol o gael ei gyflawni yn y ffordd fwyaf cost-effeithiol pan fydd y llwybr wedi'i drydaneiddio. Fel arall, byddai'r ardal yn manteisio'n anuniongyrchol o'r traffig cludo nwyddau ar y rheilffyrdd rhyngfoddol pellter hir sy'n defnyddio Cyfnewidfeydd Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd Strategol presennol ac arfaethedig yng Nghanolbarth Lloegr, gyda dosbarthiad ymlaen i ac o'r Gororau a Chanolbarth Cymru ar y ffyrdd.

Mae'r strategaeth hefyd yn cynnig y dylid cynnal adolygiad o'r cyfleoedd posibl ar gyfer prif weithgynhyrchwyr a leolir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru i ddefnyddio **pennau rheilffyrdd lleol** ar gyfer dosbarthu deunyddiau crai newydd i mewn a/neu ddsbarthu cynhyrchion allan o'r ardal. Fodd bynnag, mae nifer y busnesau o'r fath yn debygol o fod yn eithaf cyfyngedig.

Tabl 9: Crynodeb o arfarniad lefel uchel: cludo nwyddau ar y rheilffyrdd

Mesur	Effaith economaidd	Effaith ar yr amgylchedd a ffordd o fyw	Costau i'r sector cyhoeddus	Gallu i'w gyflenwi
Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer 'trên archfarchnad' rhwng ardal y Gororau a (dyweder) Amwythig a Machynlleth neu'r Drenewydd	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel (ar gyfer astudiaeth)	Da
Cynyddu'r lled llwytho o Amwythig i Birmingham trwy Donnington	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Uchel	Ansicr
Astudiaeth farchnata ar gyfer terfynell cludo nwyddau ar y rheilffyrdd Donnington	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel (ar gyfer astudiaeth)	Da
Adolygu pennau rheilffyrdd posibl ar gyfer llongiadwyr allweddol nwyddau	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel (ar gyfer adolygiad)	Da

6.6 Lledaenu, cydgysylltu a newid ymddygiadol

Gyda'r defnydd cynyddol o systemau llywio lloeren, mae angen sicrhau bod rheolwyr fflydoedd cerbydau nwyddau trwm a'u gyrwyr yn cael yr wybodaeth ddiweddaraf am statws adeileddau megis uchder pontydd a chyfyngiadau lled ar y ffyrdd. Mae'r strategaeth yn cynnig y dylai'r awdurdod lleol yn y Gororau a Chanolbarth Cymru gyfrannu'r data diweddaraf ar adeileddau a rheoliadau sy'n effeithio ar y rhwydwaith priffyrdd ar lefel leol i **Gronfa Ddata Map Ffyrdd Digidol Cenedlaethol yr Arolwg Ordnans**, er mwyn i'r wybodaeth hon fod ar gael i'r prif weithgynhyrchwyr system llywio lloeren. Dylai'r awdurdodau lleol hefyd ddarparu'r un wybodaeth i **bortholau cynllunio trafndiaeth nwyddau sector preifat**, megis Cynllunydd Teithiau Nwyddau seiliedig ar y rhyngwrwyd; ni fydd yr olaf yn effeithiol oni bai bod cysylltedd ffôn symudol yn ddigonol trwy'r ardal gyfan.

Mae cyfle hefyd i ddatblygu **partneriaethau cludo nwyddau lleol**, wedi'u cydlynu gan yr awdurdod lleol, i godi ymwybyddiaeth o anghenion busnesau lleol o ran symudiadau nwyddau a'r effaith y mae symudiadau nwyddau yn ei chael ar gymunedau lleol. Byddai'r partneriaethau hyn yn fwyaf tebygol o gael eu datblygu ar gyfer nifer fach o gymunedau yn y Gororau a Chanolbarth Cymru lle mae gwrthdaro sylweddol rhwng buddiannau busnesau lleol a buddiannau'r trigolion lleol. Gallai'r partneriaethau, y bydd eu hangen am gyfnod byr o bosibl, gael eu defnyddio i wneud y canlynol:

- Dod â busnesau a thrigolion ynghyd i wella cyd-ddealltwriaeth a dod i gytundeb ar gamau gweithredu yn y dyfodol; gallai hyn gynnwys prosiectau codi ymwybyddiaeth ymarferol lle mae gyrwyr cerbydau nwyddau trwm yn cael cyfle i gerdded neu feicio ar hyd y strydoedd y maent yn gyrru trwyddynt fel arfer, a lle mae trigolion yn cael cyfle i eistedd yng nghaban cerbyd nwyddau trwm.
- Rhoi cyfle i awdurdodau lleol sefydlu ac esbonio'r llwybrau mwyaf priodol ar gyfer cerbydau nwyddau trwm i fusnesau lleol a'u cludwyr er mwyn osgoi defnyddio Gorchymyn Rheoleiddio Trafndiaeth neu fesur rheoleiddio arall.

Dylai fod ymgyrch cyfathrebu hefyd, ar y cyd ag Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr a'r heddlu, i annog gyrwyr **cerbydau amaethyddol sy'n symud yn araf** y mae ciwiau o draffig wedi ffurfio y tu ôl iddynt, dynnu oddi ar y briffordd gyhoeddus i gilfannau lle mae'n ddiogel i wneud hynny a rhoi cyfle i draffig sy'n symud yn gyflymach i basio.

Dylai hyn fynd law yn llaw â **gosod arwyddion** bellter byr cyn cilfannau lle y gallai cerbydau amaethyddol sy'n symud yn araf dynnu oddi ar y ffordd yn ddiogel, gan ddatgan er enghraifft, 'Cerbydau amaethyddol araf – Tynnwch i mewn'. Dylai'r union eiriad gael ei gytuno gyda'r heddlu ac ar y cyd ag Undeb Cenedlaethol yr Amaethwyr.

Ar gyffyrdd perthnasol mewn trefi a dinasoedd yn y Gororau lle y gwyddys fod ansawdd aer eithaf gwael, dylid gosod arwyddion ar yr uchder priodol i gabanau cerbydau nwyddau mawr er mwyn annog gyrwyr i ddiffodd eu hinjan pan fyddant yn aros ar gyffyrdd gan ddatgan, 'Ddim yn symud? – Diffoddwch eich injan.' Dylai'r union eiriad gael ei gytuno gyda'r heddlu ac ar y cyd â'r Gymdeithas Trafndiaeth Nwyddau a'r Sefydliad Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd.

Tabl 10: Crynodeb o arfarniad lefel uchel: lledaenu, cydgysylltu a newid ymddygiadol

Mesur	Effaith economaidd	Effaith ar yr amgylchedd a ffordd o fyw	Costau i'r sector cyhoeddus	Gallu i'w gyflenwi
Cyfrannu data at Fap Ffyrdd Digidol Cenedlaethol yr Arolwg Ordnans a portholau seiliedig ar y we y sector preifat.	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Datblygu partneriaeth cludo nwyddau lleol ar gyfer cymunedau penodol.	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Ymgyrch cyfathrebu ar gyfer gyrwyr cerbydau amaethyddol sy'n symud yn araf.	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da
Arwyddion 'Ddim yn symud?' – Diffoddwch eich injan' ar gyffyrdd perthnasol yn y trefi a'r dinasoedd lle mae problemau ansawdd aer.	Niwtral	Cadarnhaol	Isel	Da
Arwyddion 'Cerbydau amaethyddol yn symud yn araf – Tynnwch i mewn' ar ddarnau perthnasol o'r rhwydwaith ffyrdd sengl.	Cadarnhaol	Cadarnhaol	Isel	Da

6.7 Manteision posibl a ddaw trwy weithredu'r strategaeth

Disgwylir i'r manteision a ddaw i draffig cerbydau nwyddau trwm trwy weithredu'r prif brosiectau priffyrdd sydd wedi'u cynnwys yn y strategaeth fod o leiaf **£149 miliwn**. Nid yw hyn yn cynnwys y manteision i faniau a thraffig teithwyr. Byddai'r rhan fwyaf o'r manteision hyn ar gyfer traffig nwyddau trwm yn cael eu sicrhau i gychwyn gan weithredwyr trafndiaeth nwyddau ond yna byddent yn trosglwyddo i'r llongiadwyr a'r rhai sy'n derbyn nwyddau trwy rymoedd y farchnad cystadleuol. Felly byddai'r manteision hyn yn helpu i leihau sylfaen gost busnesau a leolir yn y Gororau a Chanolbarth Cymru ac yn helpu i greu neu gadw swyddi.

Mae Cynllun Gweithredu yn cael ei ddatblygu ar gyfer y strategaeth gan y sefydliadau a gomisiynodd y strategaeth.

Rhestr termau

Cabotage	Rheolau'r UE sy'n caniatáu i gerbydau nwyddau trwm cofrestredig dramor i wneud gwaith cludo ar gyfer cleientiaid yn y DU cyn dychwelyd i'r wlad lle cawsant eu cofrestru.
Canolfan ddosbarthu	Warws a ddefnyddir i storio nwyddau cyn eu dosbarthu i'r cwsmeriaid.
Cerbyd Nwyddau Trwm (HGV)	Cerbyd masnachol ar gyfer cludo nwyddau gyda phwysau cerbyd gros dros 3.5 tunnell.
Cerbyd Nwyddau Ysgafn (LGV)	Cerbyd masnachol ar gyfer cludo nwyddau gyda phwysau cerbyd gros o dan 3.5 tunnell.
Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd rhyngfoddol	Cludo nwyddau mewn unedau rhyngfoddol ('blychau') y gellir eu cludo ar y rheilffordd ac yna eu trosglwyddo i gerbydau ffyrdd ar gyfer dosbarthu'r nwyddau.
Dolenni pasio	Seidins oddi ar brif lein rheilffordd lle y gall trenau nwyddau sy'n symud yn arafach aros i wasanaeth teithwyr cyflymach basio cyn parhau â'u taith.
Gwelliant ar-lein	Gwelliannau i briffordd ar neu yn union gyfagos â'r aliniad ffordd presennol.
Ffyrdd '2 ar 1'	Darnau byr o ffordd sengl yn bennaf lle mae goddiweddyd wedi'i ganiatáu i un cyfeiriad yn unig.
Lon Cropian	Lôn allanol ychwanegol ar ddarn o'r ffordd sy'n dringo er mwyn i gerbydau sy'n symud yn gyflym allu goddiweddyd cerbydau araf.
Lonydd Cyflymu Gwahaniaethol:	Lôn allanol ychwanegol ar lwybrau ymadael cylchfan er mwyn i gerbydau sy'n symud yn gyflym allu goddiweddyd cerbydau araf.
Lled llwytho	Trawstoriad o lein rheilffordd sy'n caniatáu i wagon reilffordd sydd ag uned ryngfoddol i basio heb fwrw adeileddau megis twneli neu bontydd.
Pen rheilffordd	Terfynell rheilffordd lle y gall cargo gael ei lwytho a'i ddadlwytho.
Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd Trafnidiaeth (TEN-T)	Dynodiad gan yr UE o rai nodau a chysylltiadau ar y rhwydwaith trafndiaeth sydd o bwysigrwydd Ewropeaidd. Y nodau a chysylltiadau pwysicaf yw'r rhai ar y 'rhwydwaith craidd', tra bo cysylltiadau a nodau eraill ar y 'rhwydwaith cynhwysfawr'.
Terfynell nwyddau rheilffyrdd defnyddiwr cyffredin	Terfynell rheilffordd 'mynediad agored' y gellir ei ddefnyddio gan nifer o weithredwyr nwyddau rheilffyrdd gwahanol i lwytho a dadlwytho cargo.

This strategy was commissioned by the following organisations:

Ceredigion Council

Growing Mid Wales Partnership

Gwynedd Council

Herefordshire Council

Marches Local Enterprise Partnership

Powys Council

Shropshire Council

Telford & Wrekin Council

Welsh Government



Welsh Translation paid for using EU funding

Strategaeth Cludo Nwyddau Gororau a Chanolbarth Cymru