



**Cynllun
Datblygu
Lleol** 2021 > 2036

Cyngor Caerdydd - Ionawr 2025

Papur Technegol Cefndir Rhif 4

Cynllun Adnau

Trafnidiaeth



www.cdllcaerdydd.co.uk



02920 872087



CDL@caerdydd.gov.uk

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg/
This document is available in English



CYFLWYNIAD

1.1. Trosolwg

1.1.1. Mae'r papur hwn yn rhoi crynodeb o'r sylfaen dystiolaeth trafndiaeth gefndir i gefnogi Cynllun Datblygu Lleol Caerdydd (CDLI) 2021-2036: Cynllun Adneuo. Mae'r tueddiadau a gyflwynir yn y papur hwn yn dangos bod y polisïau a'r targedau trafndiaeth yn briodol ar gyfer y cynllun datblygu ac yn unol â Phapur Gwyn Trafndiaeth Caerdydd.

1.2. Heriau Trafndiaeth

1.2.1. Papur Gwyn Trafndiaeth Caerdydd: Cyhoeddwyd Gweledigaeth Trafndiaeth hyd at 2030 ym mis Ionawr 2020. Mae'r Papur Gwyn yn nodi gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth newydd yng Nghaerdydd mewn ymateb i heriau allweddol fel:

1.2.1.1. Iechyd

- Ansawdd Aer: Traffig a thagfeydd ar y ffyrdd yw'r prif achos llygredd aer yng Nghaerdydd. Mae ansawdd aer gwael yn effeithio ar iechyd yr holl breswylwyr, yn enwedig y rhai mwyaf agored i niwed.
- Teithio Llesol: Mae llawer o bobl o'r farn bod cerdded a beicio yng Nghaerdydd yn anniogel, ynghyd â seilwaith sy'n aml yn dameidiog. Fodd bynnag, mae teithio llesol yn helpu i leihau'r risg o glefydau cronig, ac yn cyfrannu at iechyd meddwl da.

1.2.1.2. Lles

- Cael cyfleoedd: Nid yw teithio o amgylch Caerdydd bob amser yn hawdd, yn enwedig i bobl â llai o symudedd, pobl hŷn a phlant. Mae sicrhau bod pob rhan o'r ddinas yn hygyrch i bawb yn her sylweddol.
- Diogelwch ar y ffyrdd a sicrwydd: Prif achos marwolaeth plant rhwng 5 a 14 oed yw cael eu taro gan gerbyd. Mae lleihau gwrthdrawiadau traffig a gwneud strydoedd yn fwy diogel i blant a'r holl breswylwyr yn un o'r prif flaenoriaethau.

1.2.1.3. Newid Hinsawdd

- Datblygu Cynaliadwy: Mae mynd i'r afael â newid hinsawdd a gwella ansawdd aer yn flaenoriaethau brys. Fodd bynnag, bydd poblogaeth gynyddol Caerdydd yn rhoi pwysau

ychwanegol ar rwydwaith trafndiaeth sydd eisoes dan straen.

- Gwydnwch: Mae system drafndiaeth gyhoeddus Caerdydd wedi cael ei thanariannu'n sylweddol, ac mae'n ei chael hi'n anodd gwasanaethu'n ddigonol y boblogaeth sy'n tyfu, gyda gwasanaethau bysus a threnau'n rhy anaml.

1.3. Gweledigaeth Drafndiaeth Caerdydd

1.3.1. Wrth fynd i'r afael â'r heriau uchod, mae Papur Gwyn Trafnidiaeth Caerdydd yn nodi'r targedau uchelgeisiol i ddyblu nifer y bobl sy'n beicio ac yn teithio ar fysus rhwng 2018 a 2030, a sicrhau bod 75% o'r holl deithiau yn cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy (25% mewn car) hefyd erbyn 2030.

1.3.2. Er mwyn cyflawni'r nodau hyn, mae'r Papur Gwyn yn amlinellu gweledigaeth uchelgeisiol ar gyfer trawsnewid system drafndiaeth Caerdydd erbyn 2030, ac mae'r elfennau allweddol yn cynnwys (gweler y papur am ragor o fanylion):

1.3.2.1. Metro Caerdydd

- Cyflwyno llwybrau a gorsafoedd tram newydd i wella cysylltedd a lleihau tagfeydd, yn cynnwys Cledrau Caerdydd a llinell tram-drenau Cylch Caerdydd, a fydd yn cysylltu cymunedau newydd a rhai sy'n bodoli eisoes â chanol y ddinas a hybiau busnes allweddol, a gwell cysylltedd rhanbarthol.

1.3.2.2. Twf Bysus

- Cyflwyno gwasanaethau bysus cludiant cyflym newydd a safleoedd parcio a theithio, a gwneud teithio ar fysus yn rhatach. Nod hyn yw darparu gwasanaethau bws cyflym rheolaidd sy'n cysylltu â'r rhanbarth ac yn cynnig cysylltedd â dulliau cynaliadwy eraill.

1.3.2.3. Teithio Llesol a Strydoedd i Bobl

- Blaenoriaethu cerdded a beicio trwy fuddsoddi mewn rhwydwaith o feicffyrdd diogel a chwbl ar wahân sydd o ansawdd uchel ar draws y ddinas; cyflwyno 'menter strydoedd iechyd'; a datblygu Cynlluniau Teithio Llesol a llwybrau cerdded a beicio hygyrch i bob ysgol.

1.3.2.4. Dyfodol Ceir

- Cefnogi'r newid i gerbydau glanach a chyflwyno dull cynhwysfawr o ran parcio. Mae'r weledigaeth yn cynnwys

annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan; lleihau'r angen i fod yn berchen ar geir preifat a chyflwyno technoleg CAMPUS (Cyraeddadwy, Amserol, Mesuradwy, Penodol, Uchelgeisiol, Synhwyrol) i reoli traffig.

2. TUEDDIADAU PRESENNOL TRAFNIDIAETH A DATA ALLWEDDOL

2.1. Twf Cefndir

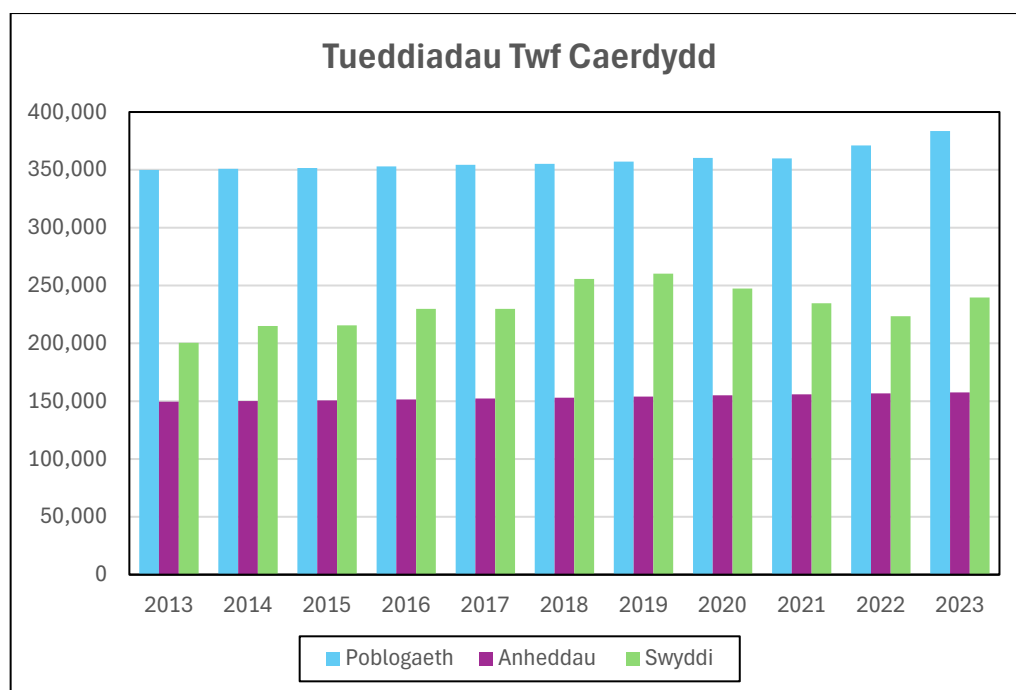
2.1.1. Dangosir y tueddiadau o ran poblogaeth, nifer yr anheddau a swyddi yng Nghaerdydd yn ffigurau 2.1A a 2.1B isod. Fel y gwelir, mae'r boblogaeth yng Nghaerdydd wedi tyfu 10% ers 2013; anheddau gan 5%; a swyddi gan 20%.

Ffigur 2.1A: *Tabl Tueddiadau Caerdydd o ran Poblogaeth, Anheddau a Swyddi*

Blwyddyn	Poblogaeth	Anheddau	Swyddi
2013	349,982	149,500	200,500
2014	350,949	150,100	215,000
2015	351,600	150,700	215,600
2016	352,982	151,500	229,800
2017	354,348	152,300	229,800
2018	355,125	153,000	255,700
2019	357,137	153,900	260,200
2020	360,287	155,000	247,400
2021	359,824	155,900	234,700
2022	371,104	156,700	223,500
2023	383,536	157,600	239,600
Newid (2013-2023)	10%	5%	20%

Ffynhonnell Ddata: StatsCymru

Ffigur 2.1B: *Siart Tueddiadau Caerdydd o ran Poblogaeth, Anheddau a Swyddi*



Ffynhonnell Ddata: StatsCymru

2.1.2. Mae hefyd yn amlwg bod cyfradd twf y boblogaeth wedi cynyddu'n sylweddol ers 2021 ac eto nid yw'r un twf hwn wedi'i adlewyrchu mewn tueddiadau diweddar yn y stoc anheddau.

2.1.3. Dangosir y tueddiadau yn nhwf poblogaeth Caerdydd yng nghyd-destun y Brifddinas-Ranbarth a'r Dinasoedd Craidd yn ffigurau 2.1C a 2.1D isod.

Ffigur 2.1C: *Tabl twf poblogaeth yn ôl Awdurdod Rhanbarthol a Dinasoedd Craidd*

	2013	2023	Newid
Caerdydd	349,982	383,536	10%
Rhanbarth	1,488,627	1,560,195	5%
Blaenau Gwent	69,186	67,356	-3%
Pen-y-bont ar Ogwr	140,579	146,743	4%
Caerffili	178,236	176,437	-1%
Merthyr Tudful	58,791	58,593	0%
Sir Fynwy	91,822	94,572	3%
Casnewydd	147,586	163,628	11%
Rhondda Cynon Taf	235,145	241,178	3%
Torfaen	90,842	93,419	3%
Cyngor Bro Morgannwg	126,458	134,733	7%
Dinasoedd Craidd	5,708,300	6,140,132	8%
Belfast	335,881	348,005 ⁽²⁰²²⁾	4%
Birmingham	1,094,531	1,166,049	7%
Bryste	438,984	482,998	10%
Glasgow	599,650	631,970	5%
Leeds	764,369	829,413	9%

Lerpwl	465,815	503,740	8%
Manceinion	510,783	579,917	14%
Newcastle	284,371	311,976	10%
Nottingham	308,681	329,276	7%
Sheffield	555,253	573,252	3%

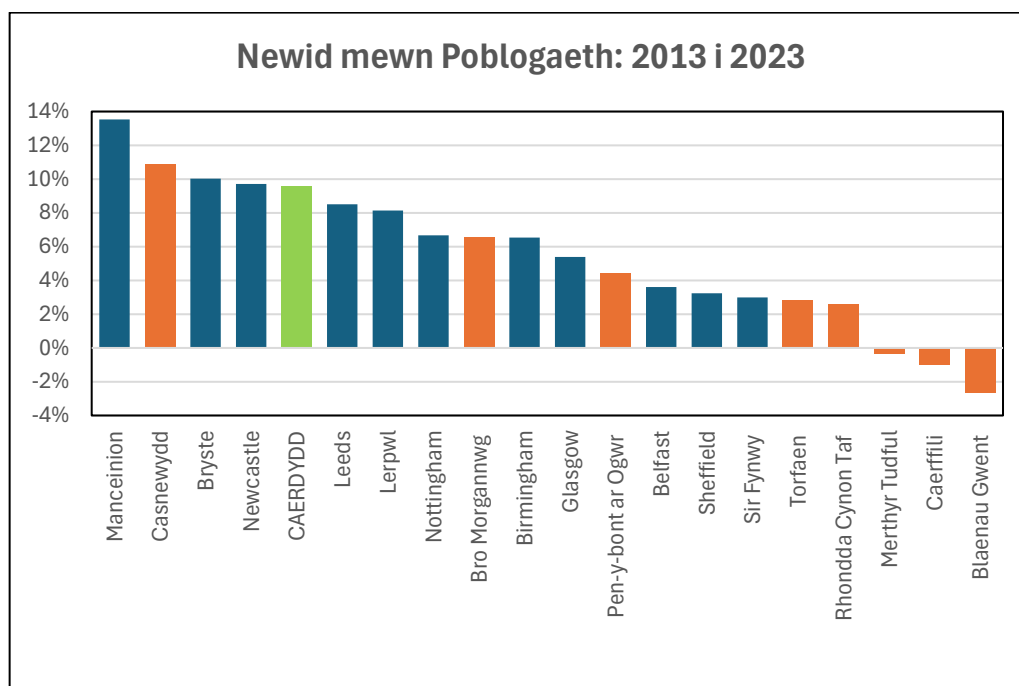
Ffynhonnell Ddata: StatsCymru, ONS, NRS, NISRA

2.1.4. O'r uchod gellir gweld bod poblogaeth Caerdydd wedi tyfu'n gyflymach nag unrhyw awdurdod rhanbarthol arall dros y 10 mlynedd diwethaf (2013 i 2023), ac eithrio Casnewydd (11%), ac mae'n cynrychioli dwbl cyfradd gyfartalog twf poblogaeth (5%) ar gyfer y rhanbarth cyfan dros yr un cyfnod hwn.

2.1.5. Mae cyfradd twf poblogaeth Caerdydd dros y 10 mlynedd diwethaf yn uwch na'r cyfartaledd (8%) ar gyfer y Dinasoedd Craidd yn gyffredinol, ond yr un peth â'r gyfradd ar gyfer Bryste a Newcastle, ac yn llai na'r cynnydd ar gyfer Manceinion (14%).

2.1.6. Mae poblogaeth uwch yn ddieithriad yn arwain at berchnogaeth ceir uwch, mwy o draffig cerbydau ar y ffyrdd, a'r pwysau a ddaw yn sgil hyn ar y rhwydwaith trafnidiaeth. Mae'r effeithiau yn cael eu hamlygu ymhellach isod.

Ffigur 2.1D: Siart Twf Poblogaeth yn ôl Awdurdod Rhanbarthol a Dinasoedd Craidd



Ffynhonnell Ddata: StatsCymru, ONS, NRS, NISRA

2.2. Perchnogaeth Ceir

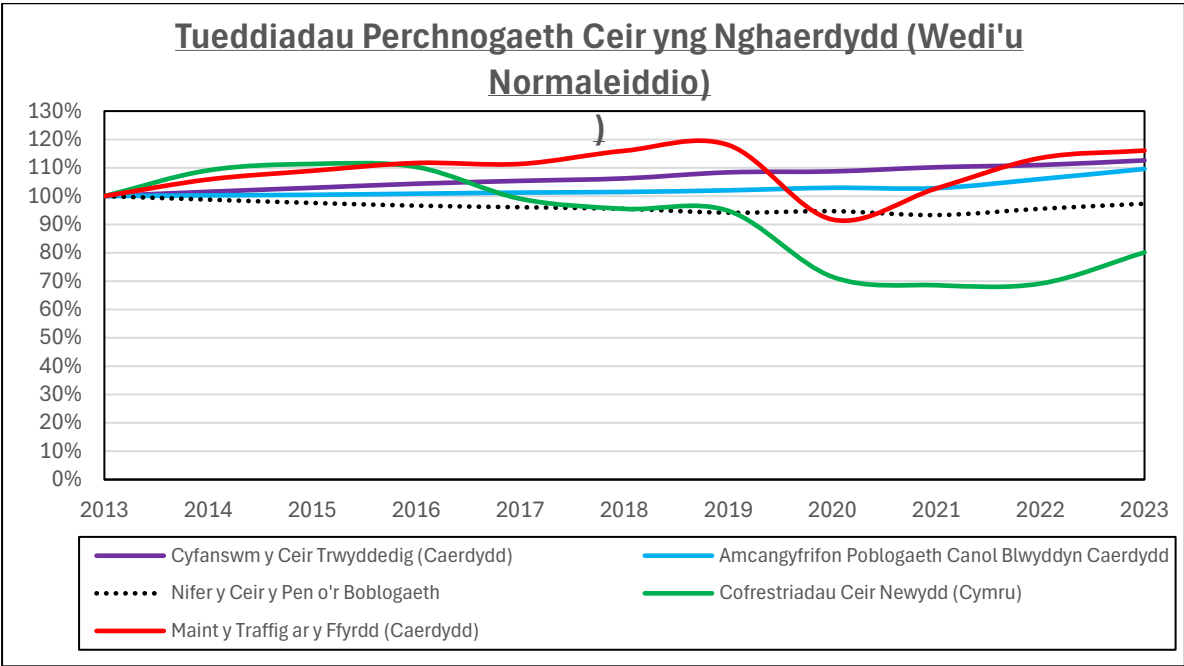
2.2.1. Mae'r Ffigurau 2.2A a 2.2B canlynol yn dangos sut mae perchnogaeth ceir wedi newid o'i gymharu â thwf poblogaeth ynghyd â thueddiadau cofrestriadau ceir newydd yng Nghymru.

Ffigur 2.2A: *Tabl o Dueddiadau Perchnogaeth Ceir yng Nghaerdydd*

	Cyfanswm y Ceir Preifat Trwyddedig (Caerdydd)	Cofrestriadau Ceir Newydd (Cymru)	Poblogaeth Caerdydd
2013	126,689.00	84,600.00	349,982.00
2014	128,640.00	92,300.00	350,949.00
2015	130,415.00	94,200.00	351,600.00
2016	132,226.00	93,300.00	352,982.00
2017	133,510.00	83,800.00	354,348.00
2018	134,611.00	80,800.00	355,125.00
2019	137,315.00	80,200.00	357,137.00
2020	137,737.00	60,500.00	360,287.00
2021	139,596.00	58,000.00	359,824.00
2022	140,602.00	58,500.00	371,104.00
2023	142,663.00	67,800.00	383,536.00
Newid	13%	-20%	10%

Ffynhonnell Ddata: StatsCymru

Ffigur 2.2B: *Siart Tueddiadau Perchnogaeth Ceir yng Nghaerdydd*



2.2.2. Yn ddiddorol o'r uchod, mae'n amlwg bod cyfanswm nifer y ceir sy'n cael eu cofrestru yng Nghaerdydd yn parhau i godi ac ar gyfradd ychydig yn gyflymach nag ar gyfer y cynnydd yn y boblogaeth (13% o gymharu â 10%). Fodd bynnag, mae hyn yn hollol wahanol i'r tueddiadau mewn cofrestriadau ceir newydd yng Nghymru, sydd wedi gostwng gan -20% dros y 10 mlynedd diwethaf, sy'n awgrymu bod pobl y tu allan i Gaerdydd yn fwy tueddol o gadw eu car am amser hirach, neu brynu car ail-law yn hytrach na un newydd.

2.2.3. Cyn y pandemig, roedd nifer y traffig ar y ffyrdd wedi bod yn tyfu'n gyflymach na pherchnogaeth ceir yng Nghaerdydd, sy'n awgrymu bod pobl wedi bod yn gwneud mwy o deithiau a/neu deithiau hwy yn y car.

2.2.4. Hefyd o ddiddordeb, mae cyfansoddiad tanwydd presennol ceir trwyddedig yng Nghaerdydd fel a ganlyn; 85,700 petrol; 49,100 diesel; a 7,900 hybrid / trydan / arall. Mae hyn yn cynrychioli newid o -4% ar gyfer petrol ac, yn rhyfeddol, cynnydd o 34% ar gyfer diesel ers 2013. [Ffynhonnell: Adran Drafnidiaeth].

2.2.5. Mae'r cynnydd mewn trwyddedu ceir yn cael ei gysylltu'n rhannol â'r cynnydd sylweddol yn nifer y profion gyrru a gymerir gan y rhai 22+ oed, sydd wedi cynyddu gan 87% dros y degawd diwethaf, mewn cyferbyniad â'r rhai 17-21 oed sydd wedi gostwng gan -21% dros yr un cyfnod. [Ffynhonnell: Adran Drafnidiaeth].

2.2.6. Caiff perchnogaeth ceir yng Nghaerdydd ei gymharu a'i gyferbynnu yn figurau 2.2C a 2.2D dros y dudalen.

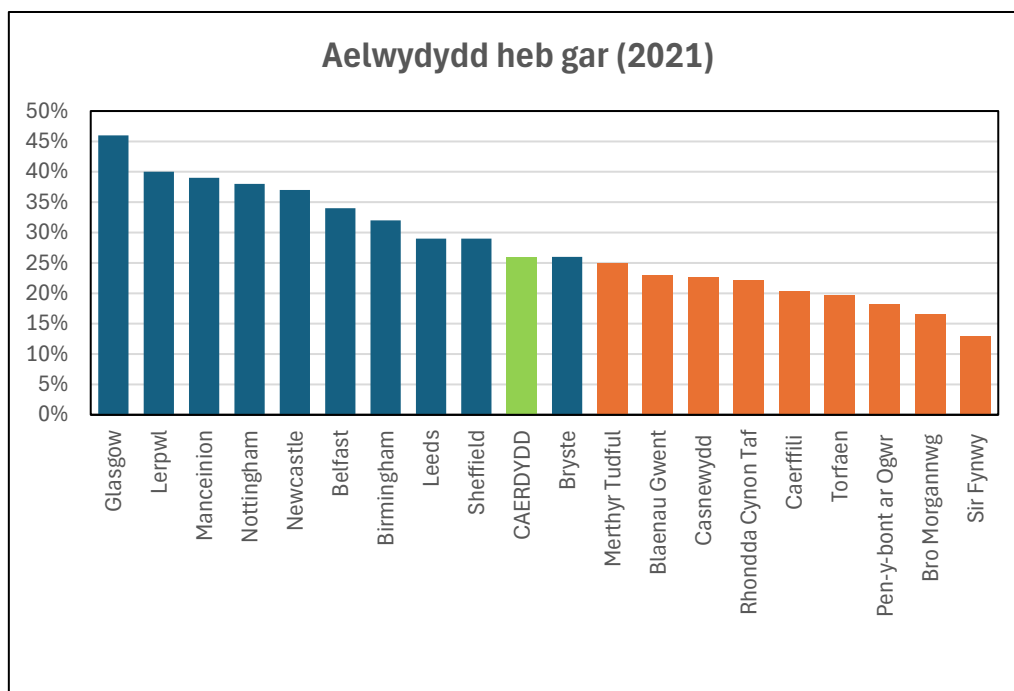
Ffigur 2.2C: *Tabl canran yr aelwydydd nad ydynt yn berchen ar gar*

	2011	2021	Newid
Caerdydd	29%	26%	-3%
Rhanbarth			
Blaenau Gwent	29%	23%	-6%
Pen-y-bont ar Ogwr	22%	18%	-4%
Caerffili	24%	20%	-4%
Merthyr Tudful	30%	25%	-5%
Sir Fynwy	15%	13%	-2%
Casnewydd	28%	23%	-5%
Rhondda Cynon Taf	27%	22%	-5%
Torfaen	24%	20%	-4%
Cyngor Bro Morgannwg	19%	17%	-3%
Dinasoedd Craidd			
Belfast	40%	34%	-6%
Birmingham	36%	32%	-4%
Bryste	29%	26%	-3%
Glasgow	51%	46%	-5%

Leeds	32%	29%	-3%
Lerpwl	46%	40%	-6%
Manceinion	45%	39%	-6%
Newcastle	42%	37%	-5%
Nottingham	44%	38%	-6%
Sheffield	33%	29%	-4%

Ffynhonnell Ddata: Cyfrifiad

Ffigur 2.2D: *Siart canran yr aelwydydd nad ydynt yn berchen ar gar*



Ffynhonnell Ddata: Cyfrifiad

2.2.7. Mae'r uchod yn dangos, o 2023, mai Caerdydd sydd â'r gyfran isaf o aelwydydd heb gar (26%) ar y cyd â Bryste, o unrhyw un o'r Dinasoedd Craidd. Mewn geiriau eraill, mae cyfradd gyfartalog perchenogaeth ceir fesul aelwyd ar ei uchaf yng Nghaerdydd a Bryste, o unrhyw un o'r Dinasoedd Craidd eraill ac o gryn faint.

2.2.8. Serch hynny, Caerdydd sydd â'r gyfran uchaf o aelwydydd nad ydynt yn berchen ar gar (h.y. y gyfradd isaf o berchnogaeth ceir) o unrhyw un o'r awdurdodau lleol rhanbarthol, mae'n debyg oherwydd natur drefol y ddinas a gostyngiad mewn mynediad i drafndiaeth gyhoeddus.

2.3. Rhaniad Moddol

2.3.1. Mae'r tueddiadau yng nghyfran y teithiau i'r gwaith a wneir drwy ddulliau cynaliadwy o gymharu â'r car (ac eithrio gweithio gartref, sy'n cyfateb i tua 35% o'r gweithlu ar hyn o bryd), yn cael eu cyflwyno yn ffigurau 2.3A, 2.3B a 2.3C isod.

2.3.2. Mae'r rhain yn dangos, cyn y pandemig rhwng 2009 a 2019, bod newid moddol o 10% i ffwrdd o'r car tuag at dulliau cynaliadwy (cerdded / beicio / bws / rheilffordd).

2.3.3. O 2024, cyfrifir bod y rhaniad moddol ar gyfer teithiau mewn car (gyrwyr + teithwyr) o gymharu â dulliau cynaliadwy, yn 49:51 yn y drefn honno.

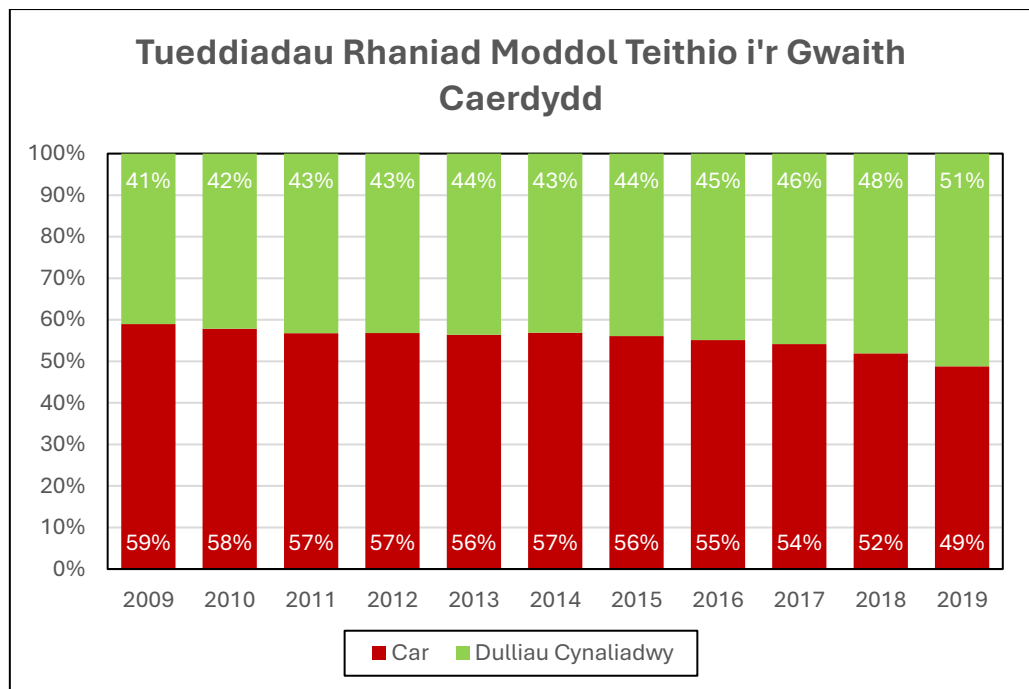
Ffigur 2.3A: *Tabl Rhaniad Moddol Teithio i'r Gwaith Caerdydd (cyfartaleddau treigl 5 mlynedd)*

Blwyddyn	Car	Dulliau Cynaliadwy
2009	59%	41%
2010	58%	42%
2011	57%	43%
2012	57%	43%
2013	56%	44%
2014	57%	43%
2015	56%	44%
2016	55%	45%
2017	54%	46%
2018	52%	48%
2019	49%	51%
2023 <i>(absoliwt)</i>	48%	52%
2024 <i>(absoliwt)</i>	49%	51%
2009-2019 Newid Moddol	-10%	10%

Ffynhonnell Ddata: *Arolwg Trafnidiaeth Blynyddol*

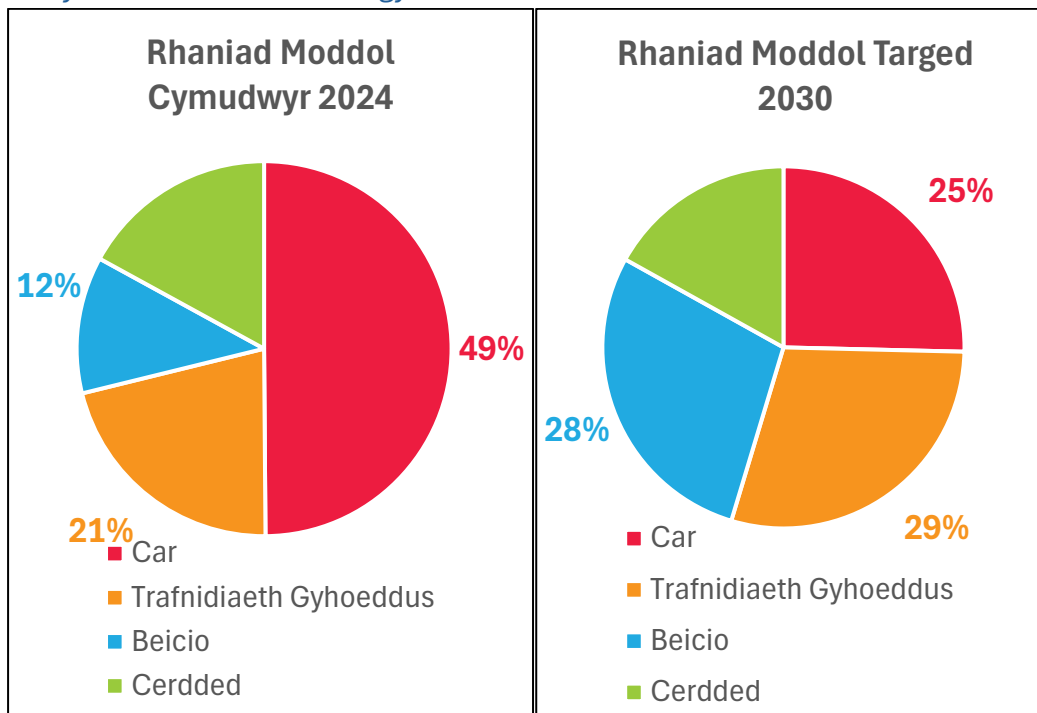
2.3.4. Hefyd o 2023, ar hyn o bryd, o'r rhai sy'n gweithio yng Nghaerdydd, mae 27% yn teithio i mewn o'r tu allan, a 73% yn byw ac yn gweithio yng Nghaerdydd (mewnol). Mae hyn yn cynrychioli newid sylweddol o 2013 pan oedd 39% yn cymudo o'r tu allan, a 61% yn fewnol i Gaerdydd. Dros y cyfnod hwn gwelwyd gostyngiadau mawr yn enwedig yn y cyfrannau sy'n teithio i mewn i Gaerdydd o Rhondda Cynon Taf (-42%) a Bro Morgannwg (-38%).

Ffigur 2.3B: *Siart Rhaniad Moddol Teithio i'r Gwaith Caerdydd (cyfartaleddau treigl 5 mlynedd)*



Ffynhonnell Ddata: Arolwg Trafnidiaeth Blynyddol

Ffigur 2.3C: Rhaniad Moddol Presennol Caerdydd o gymharu â Tharged Papur Gwyn Trafnidiaeth 2030 ar gyfer Teithiau i'r Gwaith.



Ffynhonnell Ddata: Arolwg Trafnidiaeth Blynyddol

2.3.5. Mae ffigur 2.3C uchod, yn dangos yr her sydd o'n blaenau er mwyn cyrraedd targedau rhaniad moddol Papur Gwyn 2030.

2.4. Tueddiadau yn ôl Modd

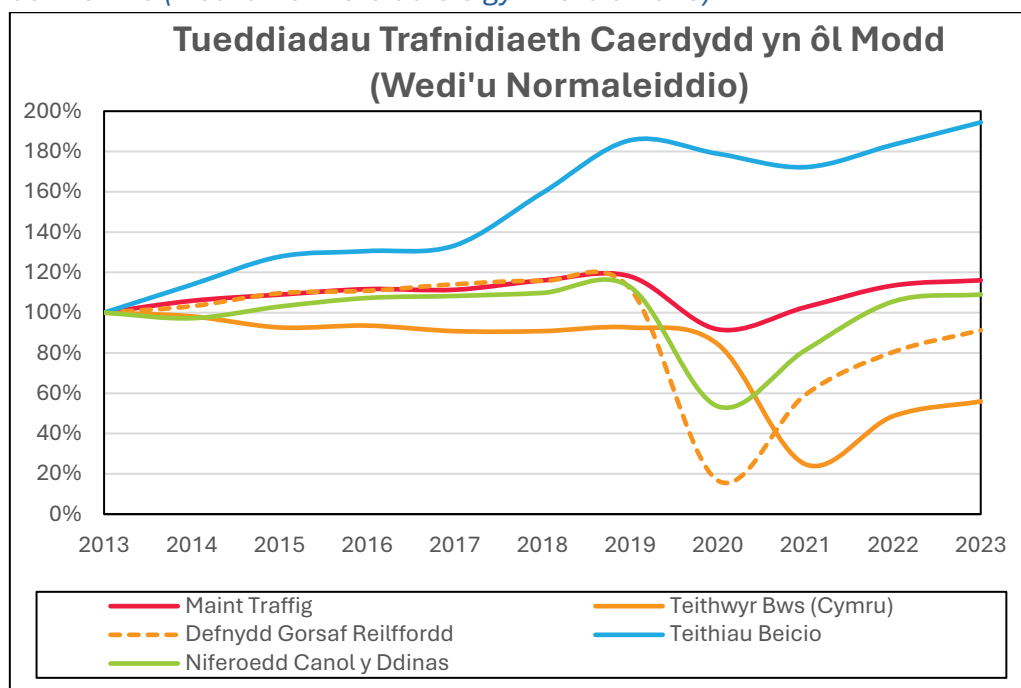
2.4.1. Cyflwynir y newid cymharol yn y defnydd o bob un o'r prif ddulliau at ddibenion pob taith yn ffigurau 2.4A a 2.4B isod. Yn benodol, mae'r rhain yn dangos twf parhaus mewn teithiau beicio yn ôl Mynegai Cerdded a Beicio Sustrans (Adroddiad Bywyd Beicio gynt). Dangosir bod y lefel beicio wedi dyblu bron a bod yn y cyfnod 2013-2023.

Ffigur 2.4A: Tabl Tueddiadau Trafnidiaeth yng Nghaerdydd yn ôl Modd at Bob Diben Teithio (wedi'u normaleiddio o gymharu â 2013)

Blwyddyn	Maint Traffig	Teithwyr Bws (Cymru)	Defnydd Gorsaf Reilffordd	Teithiau Beicio	Niferoedd Canol y Ddinas
2013	100%	100%	100%	100%	100%
2014	106%	98%	103%	114%	97%
2015	109%	93%	110%	128%	103%
2016	112%	94%	111%	131%	107%
2017	111%	91%	114%	133%	108%
2018	116%	91%	116%	159%	110%
2019	118%	93%	112%	186%	113%
2020	92%	84%	17%	179%	54%
2021	103%	25%	59%	172%	81%
2022	113%	49%	80%	183%	106%
2023	116%	56%	91%	194%	109%

Ffynhonnell Ddata: Adran Drafndiaeth, StatsCymru, Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd, Sustrans, Cyngor Caerdydd

Ffigur 2.4B: Siart Tueddiadau Trafnidiaeth yng Nghaerdydd yn ôl Modd at Bob Diben Teithio (wedi'u normaleiddio o gymharu â 2013)



Ffynhonnell Ddata: Adran Drafndiaeth, StatsCymru, Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd, Sustrans, Cyngor Caerdydd

2.4.2. Mae'n amlwg o'r uchod bod y defnydd o'r dulliau eraill wedi gostwng yn ystod pandemig Covid-19 rhwng 2020-2022, gyda bysus a rheilffyrdd yn arbennig wedi gostwng i lefelau hanesyddol o isel yn ystod y cyfnod hwn, er bod nifer y teithwyr bws a rheilffordd erbyn 2024 wedi dychwelyd i oddeutu 80% o'u lefelau cyn y pandemig. Serch hynny, mae heriau sylweddol o'n blaenau os ydym am gyrraedd targed y Papur Gwyn Trafnidiaeth o ddyblu defnydd bysus erbyn 2030 o'r llinell sylfaen yn 2018.

2.4.3. Yn dilyn y pandemig, mae traffig yn gyffredinol, unwaith eto, wedi codi bob blwyddyn, ac mae bellach yn agos at y lefelau hanesyddol o uchel a welwyd yn 2019. Fodd bynnag, mae patrymau traffig wedi newid ers y pandemig gyda 35% o'r gweithlu yn dal i weithio gartref a'r traffig ar rai llwybrau yn parhau i fod yn llawer is.

2.4.4. Cyflwynir maint traffig ar draws y rhanbarth a'r Dinasoedd Craidd, yn ffigurau 2.4C a 2.4D. Mae'r rhain yn dangos mai Caerdydd sydd, o gryn dipyn, wedi profi'r cynnydd mwyaf mewn traffig (16%) o unrhyw un o'r Dinasoedd Craidd rhwng 2013 a 2023, ac ar draws y rhanbarth dim ond Torfaen sydd uwchben Caerdydd.

2.4.5. Sylwch, mae'r awdurdodau rhanbarthol yn gyffredinol wedi gweld cynnydd llawer mwy mewn lefelau traffig na'r Dinasoedd Craidd, hefyd ymddengys nad yw Bryste wedi newid.

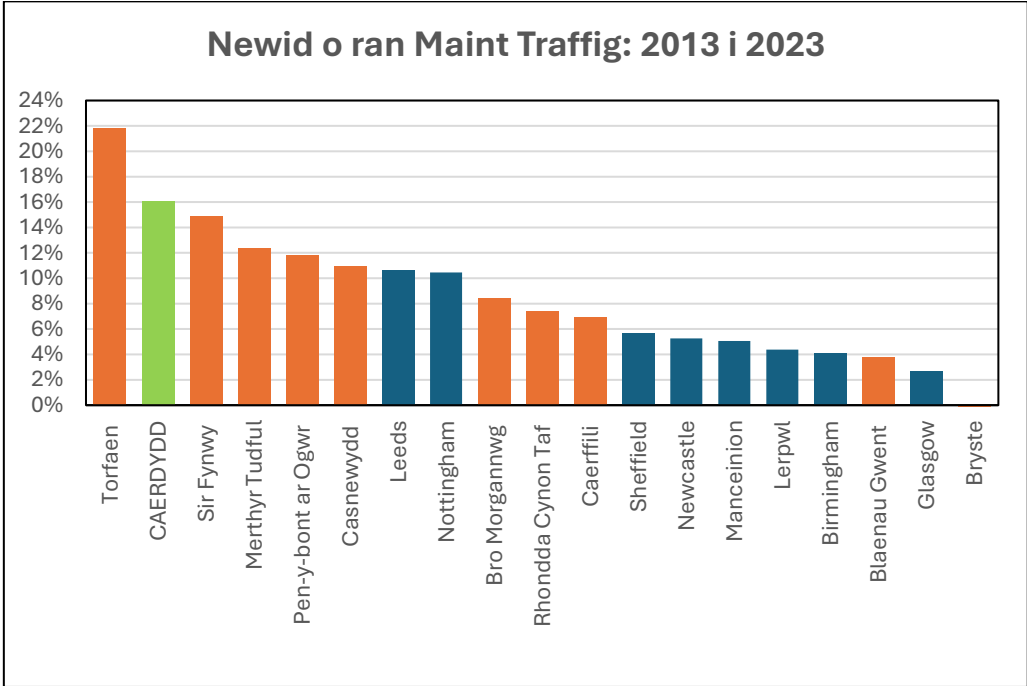
Ffigur 2.4C: *Tabl Meintiau Traffig (miliwn km) yn ôl Awdurdod / Dinas Graidd*

	2013	2023	Newid
Caerdydd	2,720	3,157	16%
Rhanbarth	12,550	14,022	12%
Blaenau Gwent	396	411	4%
Pen-y-bont ar Ogwr	1,239	1,385	12%
Caerffili	1,099	1,175	7%
Merthyr Tudful	397	446	12%
Sir Fynwy	1,327	1,524	15%
Casnewydd	1,770	1,963	11%
Rhondda Cynon Taf	2,032	2,183	7%
Torfaen	569	693	22%
Cyngor Bro Morgannwg	1,001	1,085	8%
Dinasoedd Craidd			
Belfast	-	-	-
Birmingham	5,593	5,822	4%
Bryste	2,290	2,287	0%
Glasgow	3,478	3,571	3%
Leeds	6,056	6,699	11%
Lerpwl	2,077	2,168	4%
Manceinion	2,570	2,700	5%

Newcastle	1,652	1,739	5%
Nottingham	1,531	1,691	10%
Sheffield	2,652	2,803	6%

Ffynhonnell Ddata: Adran Drafnidiaeth, StatsCymru

Ffigur 2.4D: *Siart Meintiau Traffig (miliwn km) yn ôl Awdurdod / Dinas Graidd*



Ffynhonnell Ddata: Adran Drafnidiaeth, StatsCymru

2.5. Diogelwch ar y Ffyrdd

2.5.1. Dangosir y newid mewn gwrthdrawiadau ffyrdd yng Nghaerdydd yn ffigurau 2.5A a 2.5B isod. Fel y gwelir, mae cyfanswm y damweiniau wedi bod yn gostwng o flwyddyn i flwyddyn, gan gynnwys damweiniau plant. Fodd bynnag, dim ond ers 2019 y mae damweiniau sydd wedi arwain at farwolaethau neu anafiadau difrifol wedi bod yn gostwng.

2.5.2. O gymharu'r cyfansymiau 5 mlynedd ar gyfer 2015-2019 a 2019-2023, mae'n amlwg bod yr holl ddamweiniau wedi gostwng gan -40% dros y cyfnod hwn; marwolaethau gan -26%; damweiniau sydd wedi arwain at farwolaethau neu anafiadau difrifol gan -38%; yr holl ddamweiniau plant (0-15 oed) gan -35%; a damweiniau plant sydd wedi arwain at farwolaethau neu anafiadau difrifol gan -50%. Fodd bynnag, mae nifer y marwolaethau plant er eu bod yn isel wedi aros yr un fath.

Ffigur 2.5A: *Tabl Damweiniau Ffyrdd Caerdydd yn ôl Difrifoldeb*

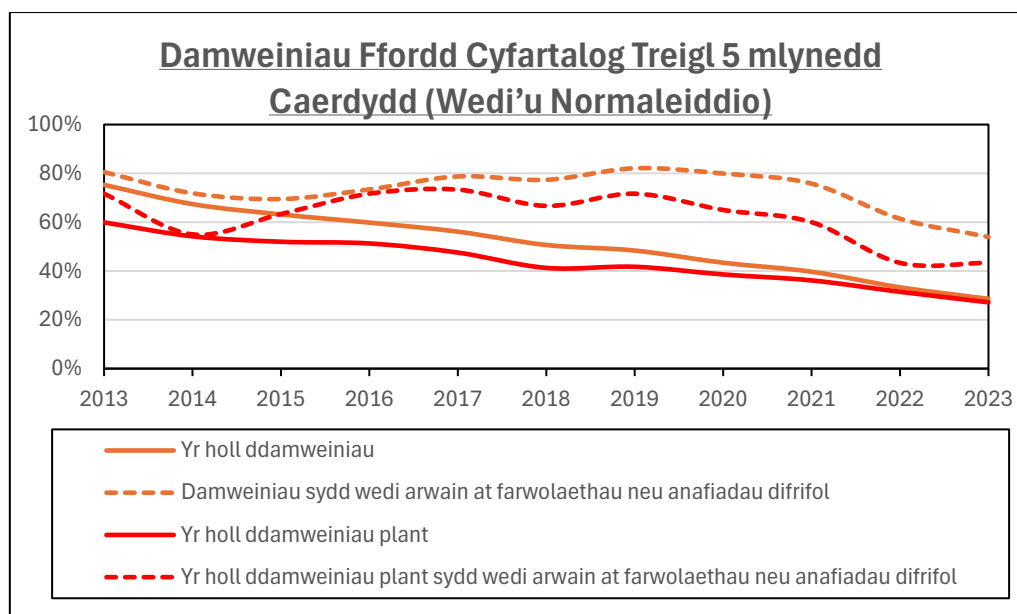
	2015-2019	2019-2023	Newid
--	-----------	-----------	-------

	(Cyfanswm dros 5 mlynedd)	(Cyfanswm dros 5 mlynedd)	
Pob Damwain	3,165	1,908	-40%
Marwolaethau	31	23	-26%
Damweiniau sydd wedi arwain at farwolaethau neu anafiadau difrifol	386	240	-38%
Yr holl ddamweiniau plant	310	201	-35%
Marwolaethau plant	2	2	0%
Yr holl ddamweiniau plant sydd wedi arwain at farwolaethau neu anafiadau difrifol	36	18	-50%

Ffynhonnell Ddata: STATS19, StatsCymru

2.5.3. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru y terfyn cyflymder diofyn o 20mya ledled Cymru ar 17 Medi 2023. Fodd bynnag, nid oes digon o ddata ar hyn o bryd i benderfynu i ba raddau y gallai hyn fod wedi cael effaith ar wrthdrawiadau ffyrdd a damweiniau yng Nghaerdydd ers yr amser hwn.

Ffigur 2.5B: Siart Damweiniau Ffyrdd Caerdydd yn ôl Difrifoldeb



Ffynhonnell Ddata: STATS19, StatsCymru

2.5.4. Dangosir y newid mewn gwrthdrawiadau ffyrdd o'i gymharu ag awdurdodau lleol rhanbarthol a'r Dinasoedd Craidd yn ffigurau 2.5A a 2.5B. O'r rhain, gellir gweld bod Caerdydd wedi gweld y gostyngiad mwyaf sylweddol ar y cyd (gyda Glasgow) ymhlith y Dinasoedd Craidd, ac yn y rhanbarth dim ond Pen-

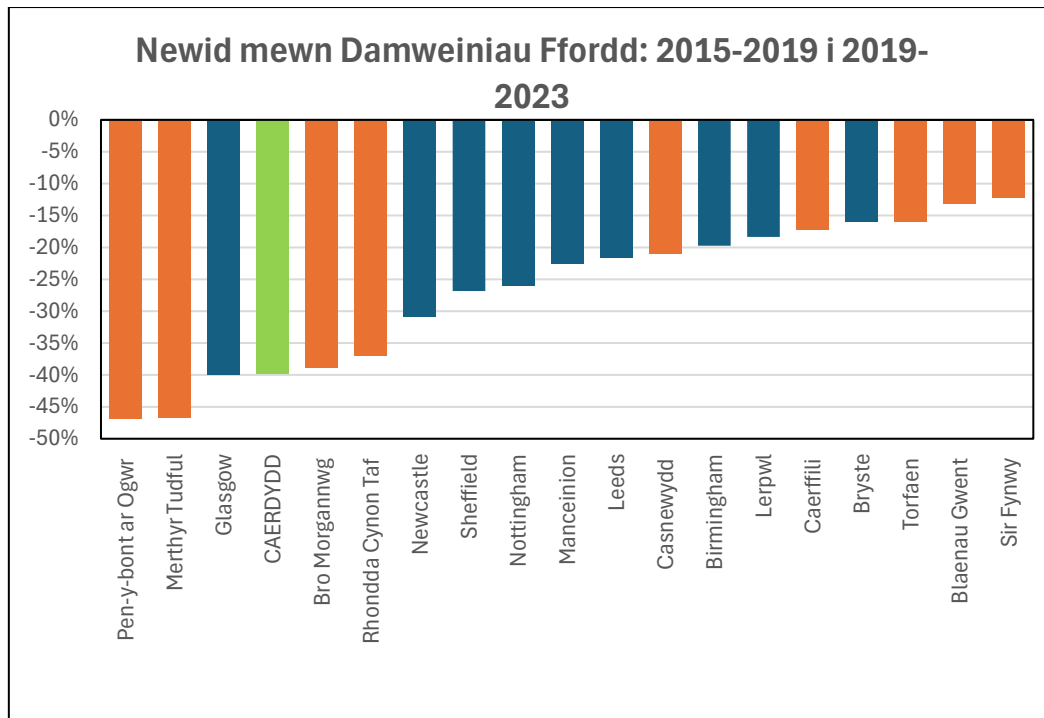
y-bont ar Ogwr a Merthyr Tudful sydd wedi gweld newidiadau mwy rhwng 2015-2019 a 2019-2023.

Ffigur 2.5C: Tabl Cyfanswm Damweiniau Ffyrdd dros 5 mlynedd yn ôl Awdurdod Lleol / Dinas Graidd

	Cyfanswm 5 mlynedd 2015- 2019	Cyfanswm 5 mlynedd 2019- 2023	Newid
Caerdydd	3,165	1,908	-40%
Rhanbarth	13,233	8,954	-32%
Blaenau Gwent	475	413	-13%
Pen-y-bont ar Ogwr	1,382	734	-47%
Caerffili	1,274	1,054	-17%
Merthyr Tudful	669	357	-47%
Sir Fynwy	793	696	-12%
Casnewydd	1,492	1,179	-21%
Rhondda Cynon Taf	2,310	1,456	-37%
Torfaen	583	490	-16%
Cyngor Bro Morgannwg	1,090	667	-39%
Dinasoedd Craidd			
Belfast	-	-	-
Birmingham	18,674	14,990	-20%
Bryste	5,643	4,741	-16%
Glasgow	6,628	3,978	-40%
Leeds	11,319	8,883	-22%
Lerpwl	6,616	5,402	-18%
Manceinion	5,841	4,521	-23%
Newcastle	3,946	2,727	-31%
Nottingham	5,584	4,129	-26%
Sheffield	7,055	5,161	-27%

Ffynhonnell Ddata: STATS19, Ardal Drafnidiaeth

Ffigur 2.5D: Siart Cyfanswm Damweiniau Ffyrdd dros 5 mlynedd yn ôl Awdurdod Lleol / Dinas Graidd



Ffynhonnell Ddata: *STATS19, Ardal Drafnidiaeth*

3. CASGLIAD

3.1.1. Mae'r papur hwn wedi cynnig dadansoddiad manwl o dueddiadau trafndiaeth allweddol yng Nghaerdydd, ac wedi dangos yr heriau wrth geisio cyflawni ei dargedau Papur Gwyn, i ddyblu lefelau beicio a defnydd bws, a sicrhau bod 75% o'r holl deithiau yn cael eu gwneud trwy ddulliau cynaliadwy (25% mewn car) erbyn 2030.

3.1.2. Mae'r data a gyflwynwyd, yn dangos bod y polisiâu a'r targedau trafndiaeth yn briodol ar gyfer CDLI Caerdydd 2021-2036, wrth fynd i'r afael â heriau trafndiaeth y ddinas a gwella ei system drafnidiaeth, drwy bwysleisio pwysigrwydd datblygu cynaliadwy.