

Traws Link Cymru: Erthygl i Clonc360

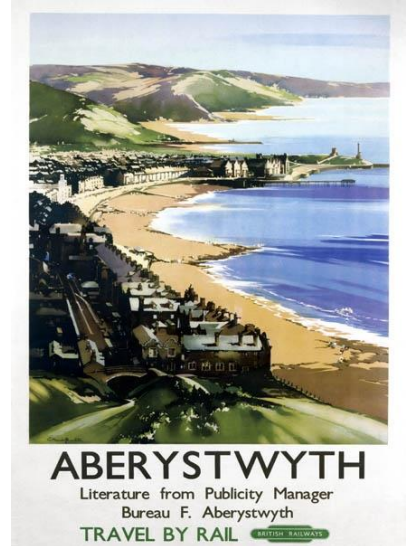
Ymgyrch i ail agor y rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin yw Traws Link Cymru. Fe'i sefydlwyd ym mis Hydref 2013 ar ôl cyfarfod a gynhaliwyd yn Neuadd Buddug gan fudiad Transition Llanbed. Ers hyn y mae'r ymgyrch wedi mynd o nerth i nerth gan ennyn cefnogaeth gref.

Ond, cyn mynd i fanylion yr ymgyrch, mae'n ddoeth rhoi cipolwg sydyn ar y cyd-destun hanesyddol y rheilffordd. Yn wir, i rai, y mae'n anodd credu bod rheilffordd wedi bodoli trwy ganol Ceredigion!

Fe adeiladwyd y rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin, pellter o 56.5 o filltiroedd, rhwng 1860 a 1867. Fe redodd y rheilffordd drwy Bencader, Llanfihangel ar Arth, Llanybydder, Llanbed, Tregaron, Ystrad Meurig, Tŷ'n Graig, Trawsgoed, Llanilar, Llanfarian, Rhydfelin, cyn terfyn y daith yn Aberystwyth. Roedd y rheilffordd yn bwysig i Aberystwyth yn yr oes Fictoria, gan iddi ddenu twristiaid i'r dref.

Mae yna [fideo](#) ar [wefan Traws Link Cymru](#) yn dilyn y daith ar drên yn 1964. Yr oedd y rheilffordd yn hwb enfawr i economi cefn gwlad Ceredigion, wrth i'r ardal gael ei hagor i'r farchnad ehangach. Fe welwyd y trefi ar hyd y lein yn diwydiannu.

Roedd ffatrioedd a melinau yn cael eu sefydlu megis ym Mhencader ac ar hyd Dyffryn Teifi, ac fe roedd marchnadoedd ffermwyr yn ffynni yn Llandysul, Llanybydder, Llanbed a Thregaron. Yn hwyrach yn oes y rheilffordd, fe ddaeth y diwydiant llaeth yn bwysig. Roedd ffermwyr Ceredigion yn cynhyrchu llaeth oedd yn cael ei gludo ar y



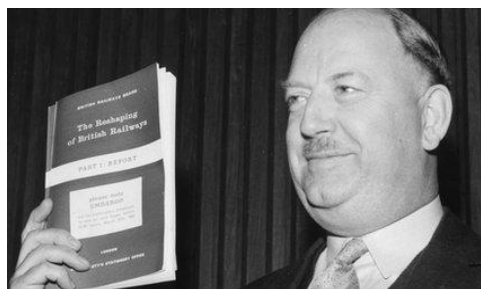
rheilffordd i Gaerfyrddin, cyn ei gludo i Lundain i gael ei werthu.

Roedd yna 2 ffatri laeth enfawr ar hyd y lein, un yn Felin Fach, a'r llall ym Mhont Llanio (y llun i'r chwith), ger Tregaron. Roedd y ddwy ffatri yn cynnal y rheilffordd hyd iddi gau.

Daeth ffyniant y rheilffordd i derfyn tua diwedd yr 1950au a thrwy'r 60au wrth i drafnidiaeth breifat gynyddu ac oes y ceir a'r loriau gychwyn. Roedd diffyg buddsoddiad yn y rheilffordd yn gwneud iddi edrych yn dechnoleg hen-ffasiwn wrth i drenau ager barhau wasanaethu'r lein, gan arafu'r siwrnai.

Hoeliwyd hoelen arall i arch y rheilffordd yn 1964 pan ddifrodwyd

rhan o wely'r trac ger Llanilar (llun i'r dde) wth i'r afon Ystwyth lifogi. Dyma oedd diwedd y cyswllt rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin.



Yn ychwanegol, cyhoeddwyd yr adroddiad 'The Reshaping of British Railways' gan Dr Richard Beeching (cadeirydd British Railways yn y 60au), a chaewyd rheilffordd i deithwyr o 1965 ymlaen.

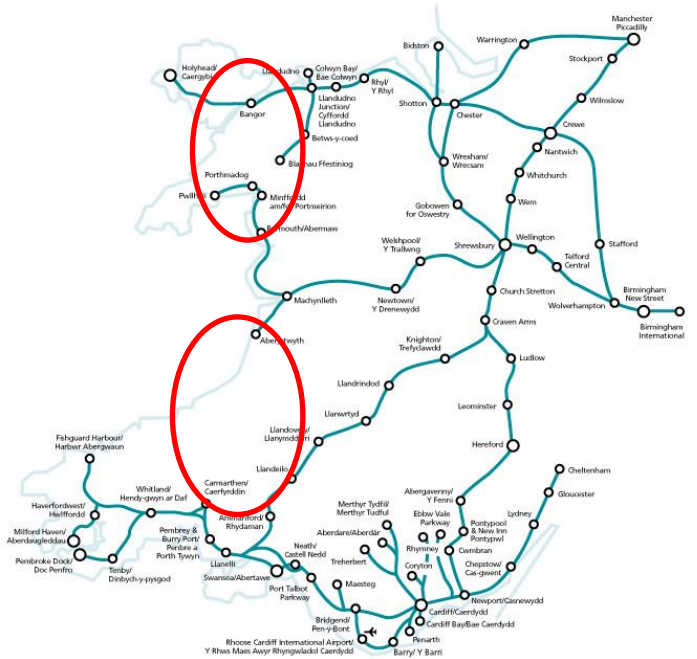
Caewyd nifer fawr o reilffyrdd yng Nghymru gan adael rhwydwaith is-safonol a diffygiol, nid oedd modd teithio ar y rheilffordd o ogledd Cymru i'r de, heb groesi i Loegr. Fe wnaeth y rheilffordd barhau i gludo llaeth, gweithwyr y ffatrioedd ac i gludo glo hyd tua 1975. Ond, gan mai'r drafnidiaeth i'r ffatrioedd llaeth oedd prif ddefnydd y rheilffordd, fe benderfynodd y cwmni rheilffordd godi tâl ar y ffatrioedd am y gwaith cynnal a chadw. Nid oedd y penderfyniad yma yn dderbyniol, felly fe benderfynodd y ffatrioedd orffen ddefnyddio'r rheilffordd ac i ddefnyddio loriau yn eu lle. Yn ôl y sôn, roedd y rheilffordd yn creu elw hyd y diwedd,



felly ni chaewyd oherwydd diffyg elw. Cred nifer o wleidyddion, pe byddai'r rheilffordd ond wedi parhau hyd yr 80au, mi fyddai'r rheilffordd yn ein cymunedau heddiw.

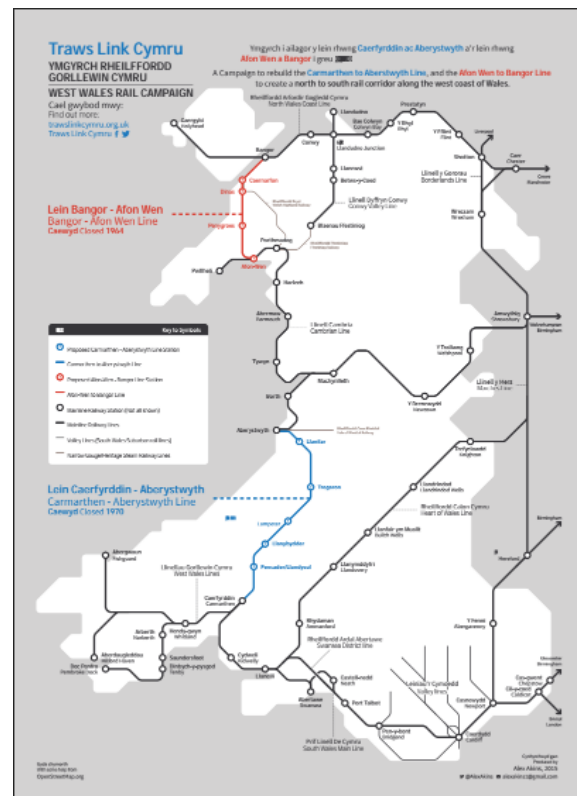


Fe gaewyd y rheilffordd, a gadael gorllewin Cymru i ddiwynnu ar rwydwaith o heolydd oedd heb dderbyn buddsoddiad o unrhyw fath. Dangos y map ar y chwith y rhwydwaith roedd gennym, ac isod yr hyn sydd gennym heddiw (llun Arriva Trains Wales).



Nod presennol yr ymgyrch yw rhoi pwysau ar Lywodraeth Cymru i fuddsoddi mewn astudiaeth dichonoldeb lawn i ailagor y rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin. Ond, nid dyma'r diwedd. Seiliwyd yr ymgyrch ar [erthygl gan Cyfeillion y Ddaer](#) sydd yn gwthio'r syniad o'r 'Cambrian Express Rail Link' - corridor rheilffordd sydd yn rhedeg ar hyd gorllewin Cymru. Mae hyn yn cynnwys cau'r bwlc rhwng Afon Wen a Bangor, yn ogystal â rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin. Os edrychwch ar y map uchod, dde, gwelwch fod y rhwydwaith presennol megis ffigur 3. Mae'n rhaid teithio i Loegr er mwyn teithio o ogledd Cymru i'r de. Fodbynnag, yr hyn mae Traws Link Cymru yn ymgyrchu amdano yw'r hyn a welwch i'r dde, sef map yn dangos rhwydwaith rheilffordd ar ffurf rhif 8. Gellir gweld y rheilffordd fel rhwydwaith cenedlaethol Cymreig, yn uno pob rhan o Gymru.

Erbyn hyn efallai byddwch yn gofyn pwy fydd yn defnyddio'r rheilffordd? Dangosir gan y ffigurau diweddar fod cefnogaeth i'r trên yn cynyddu trwy Brydain i gyd. Y mae'n hwb enfawr i'r ymgyrch i edrych ar yr ystadegau o niferoedd y teithwyr sydd wedi bod yn defnyddio'r rheilffordd yng Nghaerfyrddin ac Aberystwyth. Dyma tabl sydd yn esbonio'r cynnydd rhwng y blynyddoedd 2004-2005 a 2014-2015. Gwelir cynnydd enfawr yn y nifer o deithwyr.



Yn ychwaneg, fe fuodd ymgyrch i gael fwy o drenau i redeg rhwng Yr Amwythig ac Aberystwyth. Yn 2003, roedd 18 miliwn o bobl wedi defnyddio'r trê'n ar y rhan yma o'r rhwydwaith. Yn 2014, gwelwyd 32.5 miliwn o bobl yn gwneud yr un siwrne!

Gorsaf	2004-2005	2014-2015	Canran y cynnydd
Aberystwyth	241,000	304,000	+26%
Caerfyrddin	289,000	428,000	+48%

Cwestiwn yr ydym yn aml yn ei glywed yw "Ond mi fyddai llawer gwell i wario'r arian ar yr heolydd". Mae ein heolydd

yn brysur iawn, ac yn cael llawer o ddefnydd. Wrth adeiladu rheilffordd, mi fydd llai o geir ar y ffyrdd gan fod y rheilffordd yn cynnig opsiwn arall yn hytrach na gorfod defnyddio trafndiaeth breifat. Wrth leihau'r nifer o geir ar yr heolydd, ni fydd cyflwr ein ffyrdd yn dirywio mor gyflym. Mi fyddai'r heolydd yn fwy diogel ac yn ogystal â bod yn well i'r amgylchedd. Bydd y cyngor yn gallu arbed arian a buddsoddi mewn gwasanaethau lleol.

Mae llawer yn dweud "Does yna ddim digon o bobl yn byw ar hyd y lein er mwyn cynnal rheilffordd". Mae hyn eto yn anghywir. Mae dros 55,000 o bobl yn byw ar hyd y lein, heb feddwl am y bobl o'r ardaloedd cyfagos. Mi fyddai'r bobl sydd yn teithio o un pen y wlad i'r llall hefyd yn ei defnyddio. Yn ychwanegol, mi fyddai rheilffordd Aberystwyth i Gaerfyrddin yn uno nifer o brifysgolion, megis Aberystwyth, Llanbed a Chaerfyrddin yn ogystal ag Abertawe a Chaerdydd. Wrth agor y lein rhwng Afon Wen a Bangor, gallwch gynnwys hefyd Prifysgol Bangor.

Byddai'r rheilffordd yn cysylltu prif ganolfannau cyflogaeth ein hardal, gan hwyluso cymudo i'r rhai sydd yn teithio yn ein hardal. Gall hyn fod yn ysgog i bobl ifainc cefn gwlad i aros yn ein cymunedau gwledig, gan y gallent deithio pellteroedd ehangach yn gyflymach ar drên, a gweithio ar y siwrnai. Byddai'r gweithlu yn cyrraedd y gwaith heb orfod delio â strach y tagfeydd. Amcangyfrifir y byddai'r siwrnai o Aberystwyth i Gaerfyrddin ar drên yn cymryd rhwng awr a 20 munud i awr a hanner.

Ond, mae angen gwneud yn glir nad pwrpas yr Ymgyrch yw cystadlu nac i gymryd lle'r gwasanaeth bws sydd yn rhedeg ar hyn o bryd yn ein hardal, ond i weithio fel rhan o rwydwaith integredig. Gweledigaeth yr ymgyrch yw gweld rhwydwaith trê'n a bws yn ein hardal yn cydweithio ac yn cynnal ei gilydd ac i weithio i amser integredig.



Gofid arall sy'n cael ei fynegi yw "mae gwely'r trac i gyd wedi cael ei adeiladu trosodd". Mae hyn yn hollol anghywir. Mae Traws Link Cymru wedi astudio'r lein, ac o'r 56.5 milltir, mae dros 97% o wely'r trac yn rhydd o ddatblygiad, ac o'r 3% sydd wedi ei gollu, mae modd osgoi'r datblygiadau. Mae hyn wedi cael ei gadarnhau gan yr astudiaeth cyn-ddichonolrwydd.

Beth am y dyfodol? Wrth gwrs, mae'n anodd gwybod beth sydd gan y dyfodol i'w gynnig, ond y mae'n glir fod y rheilffordd yma i aros. Gyda newid hinsawdd a phrisiau tanwydd yn cynyddu a mynd yn fwy prin, mi fyddai rhwydwaith rheilffordd yn fodd o deithio yn y presennol ac i'r dyfodol. Mi fyddai'n fuddsoddiad cadarn a fyddai yn gwasanaethu cenedlaethau'r dyfodol yn ogystal â'r presennol.

Ac wrth gwrs, y cwestiwn pwysicaf (yng ngolwg y Cardi!); faint y byddai'n gosti? Yr amcan a nodir yn yr astudiaeth cyn-ddichonolrwydd yw rhwng £550 a £750 miliwn, sydd yn swnio fel Andros o swm. Ond, mae'n bwysig edrych y thu-hwnt i'r swm a chanolbwyntio ar yr y ffordd y byddai Ceredigion a Chymru gyfan yn elwa o'r cyswllt rheilffordd. Ystyriwch faint o arian sydd wedi cael ei wario ar brosiectau i wella ein heolydd yn y tabl isod:

Prosiect	Y gost
Ffordd osgoi Llandysul	£23 miliwn
Ffordd osgoi Dinbych y Pysgod	£67 miliwn am 8 cilomedr
Heol gyswllt Port Talbot	£107 miliwn am 4.7 cilomedr!
Uwchraddio'r A465 – Heol 'Heads of the Valleys'	£800 miliwn
Ffordd osgoi Casnewydd - M4	£1 biliwn a mwy!

Felly, wrth ystyried y ffigurau a phrosiectau trafndiaeth debyg ar yr heol, gwelir nad ydy'r rheilffordd yn edrych mor ddrud mewn cymhariaeth.

O ble y byddai'r arian yn dod? Rydym wedi cael ein sicrhau y byddai'n bosib ffeindio'r arian i'w adeiladu. Ond, ar hyn o bryd nid yw'r cyfrifoldeb am isadeiledd rheilffyrdd wedi ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru. Pe byddai hyn yn digwydd, byddai'r Llywodraeth Gymreig yn derbyn cyfran o'r gyllideb isadeiledd y Deyrnas Unedig drwy'r Fformiwla Barnett, fel sydd yn cael ei dderbyn ar hyn o bryd gan Yr Alban a Gogledd Iwerddon. Dros y cyfnod rheoli nesaf (2015-2019), gall hyn olygu £135m yn ychwanegol bob blwyddyn i Gymru i wario ar isadeiledd rheilffordd. Pe byddai'r arian o HS2 yn cael ei gynnwys, gall hyn ddod â £1.9bn ychwanegol i Gymru. Ac wrth gwrs, beth am y posibilad o HS3? Mae Cymru yn elwa o arian, drwy'r Gronfa Strwythurol Ewropeaidd, lle y byddwn yn derbyn £2bn ychwanegol o 2020 ymlaen. Ond, y cam cyntaf fyddai i gael Astudiaeth Dichonolrwydd Lawn i'r rheilffordd.



Llun HS2 gan yr Independent

Felly, beth fyddai manteision y rheilffordd? Mi fyddai Cymru yn cael ei gysylltu gan rwydwaith rheilffordd, ac yn cysylltu'r gogledd a'r de. Mi fyddai'n cynnig modd arall o deithio, gan leihau'r ddibyniaeth ar drafnidiaeth breifat. Nodir yn yr astudiaeth cwmpasu bod rhwng 89% a 98% o'r holl deithiau cymudo i'r gwaith yng Ngheredigion yn cael ei wneud gan gar, gyda'r ystadegyn o 89% o gwmpas ardal Aberystwyth. Yn ogystal â'r manteision amgylcheddol, mi fydd y rheilffordd yn gymdeithasol gynhwysol ac yn agored i bawb, o bob oedran ac o bob gallu.

Mi fyddai'n hwb i economi cefn gwlad. Dywedwyd yn y cyfarfod a gafwyd rhwng Network Rail a Traws Link Cymru, 'Where the railway goes, economic prosperity follows' - sydd yn wir. Mi fyddai'r rheilffordd yn gwneud yr ardal yn fwy deniadol i fusnesau, ac fe fyddai'n cryfhau'r busnesau sydd yn ein hardal yn barod. Fe fyddai'n hwb i'r diwydiant twristiaeth - un o brif ddiwydiannau Ceredigion - oherwydd mi fyddai'n bosib teithio ledled Cymru ar drên gan fwynhau'r daith olygfaol.

Fe fyddai hefyd yn hwb i'n diwylliant, drwy gysylltu ein trefi â phrifddinas ein gwlad. Gall ein digwyddiadau cenedlaethol elwa, megis gemau rygbi yn y stadiwm, ein Heisteddfodau a'r Sioe Frenhinol. Byddai pobl yn gallu teithio o bob cwr o'r wlad ar drên, a bysiau yn cludo pobl o'r gorsafoedd agosaf i'r maes.

Hyd yn hyn, mae'r ymgyrch wedi derbyn llawer iawn o gefnogaeth. Mae'r gefnogaeth bresennol fel y ganlyn:

- 37 Aelod Cynulliad, a 5 Aelod Seneddol
- Cyngorau Sir Geredigion a Chaerfyrddin
- 46 Cyngor Cymunedol
- Nifer o gyrff cyhoeddus megis One Voice Wales a Chymdeithas yr Iaith Gymraeg
- Bwrdd Iechyd Hywel Dda
- Prifysgolion Bangor, Aberystwyth, Glyndŵr, Coleg y Drindod, Coleg Ceredigion, Coleg Sir Benfro, Coleg y Cymoedd ag eraill
- Mae'r ddeiseb bapur ac ar-lein wedi casglu dros 13,000 o lofnodion
- Cynhaliwyd cyfarfodydd cyhoeddus llwyddiannus yn Aberystwyth, Caerfyrddin, Tregaron, Llanilar, Aberaeron, Llanbed, Llanybydder a Llandysul.

Yn wir, mae'r ymgyrch wedi symud yn gyflym, ac wedi bod yn gyffrous o'r cychwyn cyntaf. Dyma linell amser o'r digwyddiadau allweddol hyd yn hyn:

- Mawrth 2014 - Cefnogaeth drawsbleidiol yn y Senedd, a arweiniwyd gan Simon Thomas
- Mehefin 2014 - Cyfarfod a derbyn cefnogaeth gan Network Rail yng Nghaerdydd
- Hydref 2014 – Cefnogaeth gan Carwyn Jones mewn cyfarfod a gynhaliwyd yn yr Hendy-gwyn
- Tachwedd 2014 - Fe fabwysiadwyd ailagor y rheilffordd fel polisi'r blaid Democratiaid Rhyddfrydol
- Tachwedd 2014 - Cefnogaeth swyddogol gan Gyngor Sir Gaerfyrddin
- Ionawr 2015 - Cefnogaeth gan Gyngor Sir Geredigion

- Ionawr 2015 - Cyfarfod swyddogol gydag Edwina Hart AC, Gweinidog Gwyddoniaeth, Economi a Thrafnidiaeth yn Llanbed
- Chwefror 2015 - Cyfarfod gydag Ysgrifennydd Gwladol Cymru, Stephen Crabb AS
- Ebrill 2015 - Cefnogaeth gan Faniffesto Plaid Cymru
- Ebrill 2015 - Cefnogaeth bellach gan Carwyn Jones, Prif Weinidog Cymru.
- Mai 2015 - Cyfarfod gyda James Price, Rheolwr Gyfarwyddwr yr adran Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth gyda Llywodraeth Cymru, Caerdydd.
- Mehefin 2015 - Cyhoeddir gan Lywodraeth Cymru eu bod nhw'n barod i wario £30,000 ar Astudiaeth Cwmpasu (Scoping Study).
- Gorffennaf 2015 – Cyfarfod cyntaf rhwng TLC a'r cwmni byddai'n cynnal yr Astudiaeth Cwmpasu, AECOM.



AECOM Transportation Welsh Government 18/09/2015

Scoping study for full feasibility study for re-opening a heavy rail railway between Aberystwyth and Carmarthen



Original alignment at Llanpumsaint

Leanne Wood, Arweinydd Plaid Cymru yn Aberystwyth.



Ar y 5^{ed} o Fai 2016, fe hedfanwyd gwely'r trac gan ffilmio'r daith. Pwrpas yr ymarfer oedd hyrwyddo'r ymgyrch, ac mi fyddai'r ffilm yn gofnod o wely'r trac ac yn gyfraniad tuag at yr Astudiaeth Dichonolrwydd Lawn. Dyma lun o'r trac dros Gors Caron. Bwriadir gwerthu copïau o'r ffilm er mwyn codi arian at yr ymgyrch. Y bwriad yw ei gyhoeddi cyn diwedd y flwyddyn. Cadwch mewn cysylltiad am fanylion i'w

- Medi 2015 - Ein Prif Weinidog, yn dweud bod ein Gweinidog Gwyddoniaeth, Economi a Thrafnidiaeth yn ymchwilio gyda Network Rail y posibilrwydd o roi fwy o bwyslais ar ail agor y lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin.
- Rhagfyr 2015 – Cyhoeddi'r astudiaeth cyn-ddichonolrwydd.
- Rhagfyr 2015 - Llythyr gan Edwina Hart yn dweud ei bod hi wedi nodi casgliadau'r Astudiaeth, a'i bod yn trefni cyfarfod i drafod camau nesaf.
- Chwefror 2016 – Grŵp Adolygu yn cwrdd yn Adeilad y Cynulliad yn Aberystwyth er mwyn cael trafod y camau nesaf, gan gytuno i wneud asesiad WelTAG.
- Ebrill 2016 - Cefnogaeth am Astudiaeth Dichonolrwydd lawn ym maniffesto Plaid Cymru, Y Democratiaid Rhyddfrydol a'r Blaid Werdd yn yr Etholiad.
- Ebrill 2016 – Cyfarfod gyda Leanne Wood, Arweinydd Plaid Cymru yn Aberystwyth.
- Ebrill 2016 – Cyfarfod gyda Tim Farron, Arweinydd y Democratiaid Rhyddfrydol dros y Deyrnas Unedig.



brynu!

Felly, y cwestiwn yw; ac ydyw'n bosib? Wel, wrth gwrs ei fod. Gyda'r ewyllys a'r arian, mae unrhyw beth yn bosib. Mae agor rheilffyrdd yn digwydd ar hyd a lled y wlad. Llynedd, fe agorwyd rheilffordd o Gaeredin i Tweedbank, rhan o'r hen reilffordd 'Waverley', ar ôl i grŵp ymgyrchu - yn union yr un fath â Traws Link Cymru.

Beth allwch chi ei wneud?

- Arwyddwch ein deiseb, a gofynnwch i'ch ffrindiau a'ch teulu i arwyddo. Mae deiseb ar-lein gennym ar ein gwefan, a chopi o'r fersiwn papur i'w argraffu
- Ysgrifennwch at eich Aelodau Cynulliad ac Aelodau Seneddol yn datgan eich cefnogaeth i ailagor y lein
- Ewch i'n gwefan: www.trawslinkcymru.org.uk
- Ewch i'n tudalen Facebook: www.facebook.com/pages/Traws-Link-Cymru
- Dilynwch ni ar Twitter @TrawsLinkCymru
- Mynychwch ein cyfarfodydd cyhoeddus
- Ymunwch â'n rhestr bostio drwy gyflwyno eich cyfeiriad cartref ac e-bost ar post@trawslinkcymru.org.uk <<mailto:post@trawslinkcymru.org.uk>>

Elusen yw Traws Link Cymru sy'n dibynnu ar roddion i ariannu'r ymgyrch. Defnyddir yr arian at gostau argraffu, llogi ystafelloedd ar gyfer cyfarfodydd, deunyddiau hyrwyddo ayyb. Os hoffech roi arian, gallwch drefnu gyda'ch banc i drosglwyddo arian yn uniongyrchol i'n cyfrif, *neu* gallwch drefnu archeb sefydlog reolaidd.

Manylion ein banc yw: Banc Barclays Llanbed, enw'r cyfrif - Traws Link Cymru, cod didoli - 20-18-41, rhif y cyfrif 93407101 *neu* gallwch anfon siec yn ddaliadwy i Traws Link Cymru.

Cyfeiriad: Adrian Kendon (Cadeirydd), Dolanog, Heol Llanwnnen, Llanbed, Ceredigion SA48 7JP.

Ebost: post@trawslinkcymru.org.uk

Yr ydym yn ffyddiog y gall hyn ddigwydd. Os wnawn barhau ar yr un trywydd a'r llwyddiant rydym wedi ei brofi yn barod, pwy a wŷr, efallai mi fyddai'r olygfa yn Aberystwyth a Chaerfyrddin yn edrych yn debyg i'r lluniau isod cyn bo hir!

