**GRANTIAU CYFALAF TRAFNIDIAETH LEOL LLYWODRAETH CYMRU BA2020-21**

**FFURFLEN GAIS**

**Y GRONFA TRAFNIDIAETH LEOL, Y GRONFA FFYRDD CADARN A’R GRONFA TRAWSNEWID CERBYDAU ALLYRIADAU ISEL IAWN**

*Bydd awdurdodau lleol yn cwblhau un ffurflen i bob cynllun. Gall cynllun gynnwys un prosiect neu becyn o brosiectau cysylltiedig*

|  |  |
| --- | --- |
| **Awdurdod Lleol** | Cyngor Bro Morgannwg |
| **Enw’r Cynllun** | Rhwydwaith Trafnidiaeth Dinas Powys |
| **Rhif Blaenoriaeth y Cynllun** | 2 (ar y cyd) |
| **Cynllun Presennol neu Newydd** | Ar hyn o bryd |
| **Grant (dewiswch un)** | Y Gronfa Trafnidiaeth Leol / Cronfa'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Leol / Y Gronfa Ffyrdd Cadarn / Y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn |
| **Dyddiad y Cynllun** | Dechrau Ebrill 2017 Dyddiad Cwblhau Tybiedig Anhysbys ar hyn o bryd |
| **Cyllid mae ei angen ar gyfer 2021-22** | £470,000 |
| **Enw Cyswllt Rheolwr y Prosiect** | Kyle Phillips |
| **Rhif Ffôn Cyswllt** | 02920 673130 |
| **E-bost Cyswllt** | [kwphillips@valeofglamorgan.gov.uk](mailto:kwphillips@valeofglamorgan.gov.uk) |
| **Awdurdodwyd gan (e.e. Pennaeth Cyllid neu’r Gwasanaethau Trafnidiaeth)** | Enw: Emma Reed  Teitl y Swydd: Pennaeth Gwasanaethau Cymdogaeth a Thrafnidiaeth  Llofnod: cid:image003.jpg@01D169A2.17DA5CA0 |

**RHESTR WIRIO WELTAG**

1. Pa Gamau WelTAG ydych chi wedi'u cwblhau? Ticiwch bob un sy’n berthnasol.

X

Cam 1 Cam 2 Cam 3 Cam 4

|  |
| --- |
| Ar gyfer pecynnau, rhestrwch bob prosiect isod a nodwch y Camau WelTAG a gwblhawyd ar gyfer pob prosiect:  dd/b |

1. Pa lefel o **risg** yw eich astudiaeth? Ticiwch un (Gweler WelTAG tudalen 34 am ddiffiniadau).

X

Isel Canolig Uchel

|  |
| --- |
| Ar gyfer pecynnau, rhestrwch bob prosiect isod a nodwch y lefel o risg ar gyfer pob prosiect:  dd/b |

1. Pwy sydd neu a fydd ar eich **Grŵp Adolygu**? Rhowch deitl y swydd a’r adran/sefydliad sy'n cynrychioli.

|  |  |
| --- | --- |
| Economaidd | Cyngor Bro Morgannwg gan gynnwys swyddogion a chynghorwyr lleol |
| Cymdeithasol | Cyngor Bro Morgannwg gan gynnwys swyddogion a chynghorwyr lleol |
| Diwylliannol | Cyngor Bro Morgannwg gan gynnwys swyddogion a chynghorwyr lleol |
| Amgylcheddol | Cyngor Bro Morgannwg gan gynnwys swyddogion a chynghorwyr lleol |
| Arbenigwr Teithio Llesol | Sustrans, Trafnidiaeth Cymru |
| Arall (nodwch) | Llywodraeth Cymru, Cyngor Cymuned Dinas Powys, Cyngor Cymuned Llandochau, Cyngor Cymuned Tref y Barri, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, Cyngor Caerdydd |
| Arall (nodwch)  Trafnidiaeth | Bws Caerdydd, Network Rail, New Adventure Travel, Easyway, First Cymru, Y Gymdeithas Tacsis/ Cerbydau Llogi Preifat, Y Gymdeithas Cludiant, Cymdeithas Cludiant Ffyrdd |

|  |
| --- |
| Ar gyfer pecynnau, lle mae gwahanol Grwpiau Adolygu, rhestrwch y prosiectau isod a rhowch wybodaeth am bwy sydd neu a fydd ar y grŵp adolygu ar gyfer pob prosiect:  dd/b |

1. Pa gamau WelTAG ydych chi'n bwriadu eu cwblhau erbyn diwedd 2021-22? Ticiwch bob un sy’n berthnasol

X

Cam 1 Cam 2 Cam 3 Cam 4

|  |
| --- |
| Ar gyfer pecynnau, rhestrwch y prosiectau isod a nodwch y Camau WelTAG a gwblhawyd ar gyfer pob prosiect:  dd/b |

**DISGRIFIAD O'R CYNLLUN**

Rhowch ddisgrifiad byr o’r cynllun. Os yw eich cais ar gyfer cynllun a fydd yn cymryd mwy na blwyddyn ariannol i'w gwblhau, mae angen disgrifiad o'r cynllun cyfan a'r elfennau i'w cyflawni ym mhob blwyddyn ariannol arnom. Dylai ceisiadau am becyn o gynlluniau gynnwys rhestr â chostau o'r prosiectau cysylltiedig yn nhrefn blaenoriaeth.

Atodwch fapiau lleoliad A4, lluniad(au) prosiect(au) ac unrhyw wybodaeth ategol arall ar wahân.

|  |
| --- |
| Cyfeirnod Grid AO: ST 15724 71350 | 51.434855 -3.2137688 |
| **Rhwydwaith Trafnidiaeth Dinas Powys**  Mae’r cynllun yn cynnwys ystyried y dewisiadau posibl ar gyfer gwella’r rhwydwaith trafnidiaeth strategol sy’n cwmpasu coridorau o gylchfan Biglis (Y Barri) trwy Ddinas Powys, i Gaerdydd trwy Lecwydd, Cogan a Phenarth. Cynhelir y broses o arfarnu dewisiadau yn unol â fersiwn diweddaraf WelTAG (Rhagfyr 2017) Llywodraeth Cymru gan gynnwys cyngor ar arfarnu mewn cysylltiad â Nodau Lles Deddf Cenedlaethau’r Dyfodol (2015) (Cymru).  Ar ôl ystyried astudiaeth Cam Dau wreiddiol WelTAG y cynllun ym mis Hydref 2018, cytunodd y Grŵp Adolygu ar sawl argymhelliad i'w cynnal mewn astudiaeth bellach (o'r enw WelTAG Cam Dau a Mwy) gan gynnwys:   * Ymgysylltu â Network Rail i ddeall y cyfyngiadau a’r costau posibl sy’n gysylltiedig ag adeiladu ffordd osgoi a chyffordd yn ardal y twnnel rheilffordd. * Dylunio cysyniadau, modelu a chostio gwelliannau wedi’u hargymell i gyffordd y Merrie Harrier i wella capasiti. * Comisiynu gwaith modelu strategol o’r cynigion ar gyfer y ffordd osgoi gan ddefnyddio Model Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru. * Ystyried costau yng nghyd-destun y cynllun ffordd osgoi (Llwybr Gwyrdd) a diweddaru'r arfarniad economaidd ar gyfer y Llwybr Gwyrdd.   Diben y gwaith ychwanegol oedd darparu rhagor o wybodaeth i lywio'r arfarniad. Ers hynny, mae astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG wedi ystyried pedwar dewis, gan gynnwys:   * Dewis A | Ffordd Osgoi – Llwybr Gwyrdd * Dewis B | Ffordd Osgoi – Llwybr Pinc * Dewis C | Aml-foddol * Dewis Ch | Ffordd Osgoi (Llwybr Gwyrdd) ac Aml-foddol   Mae'r Cyngor ar y cyd ag Arcadis Consulting wrthi'n cwblhau astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG. Bydd y camau nesaf a argymhellir ar gyfer asesu, mapiau lleoliad, lluniadau prosiect a gwybodaeth ategol arall yn cael eu cynnwys fel rhan o Achos Busnes Amlinellol Cam Dau a Mwy WelTAG (10033783-ARC-XX-XX-RP-TP-0001), ynghyd â'r Adroddiad Asesu Effeithiau cysylltiedig (10033783-ARC-XX-RP-TP-0002). Unwaith y bydd yr adroddiadau wedi'u cwblhau, bydd yr astudiaeth yn gofyn am y cymeradwyaethau angenrheidiol i symud ymlaen i gamau nesaf yr arfarniad, ac amlinellir eu cwmpas/cynnwys yn y cais hwn am gyllid.  Ymgynghoriad Cam 2 a Mwy  Mae adroddiad Cam 2 a Mwy wedi cael ei ystyried yn dechnegol gan y Grŵp Adolygu (Ionawr 2021) ac mae newidiadau o ganlyniad i'r Adolygiad hwn i fod i gael eu hystyried gan Gabinet y Cyngor ym mis Chwefror/Mawrth 2021. **Yn amodol ar gytundeb Cabinet y Cyngor byddai angen ymgynghoriad ar adroddiad Cam 2 a mwy i ystyried y materion** a byddai angen i’r ymgynghoriad hwnnw gael ei adrodd yn ôl a'i ystyried gan y Cabinet ddiwedd yr Haf er mwyn gallu gwneud penderfyniad ynghylch a ddylid symud ymlaen i Gam 3.  Achos Busnes Llawn Cam Tri WelTAG  Diben Cam Tri yw gwneud asesiad llawn a manwl o’r dewis a ffefrir i wneud penderfyniad o ran p'un a ddylid parhau i'r cam gweithredu ai peidio. Felly, gofynnir am gyllid ar gyfer Cam Tri WelTAG: Achos Busnes Llawn dros ddarparu gwelliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth. Bydd y dewis/dewisiadau a ffefrir yn mynd i'r afael â'r materion trafnidiaeth sy'n effeithio ar goridor Dinas Powys a dylent gynnwys atebion aml-foddol, gan gynnwys llwybrau Teithio Llesol sy'n cydymffurfio'n llawn a gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus. Bydd yr astudiaeth yn ystyried yr holl ymrwymiadau a geir yng Nghynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg sy’n cael ei ddatblygu a’r Cynllun Trafnidiaeth Lleol Mabwysiedig a bydd y broses yn cynnwys y tasgau y cyfeirir atynt yng Ngham Tri: Achos Busnes Llawn, WelTAG 2017. Bydd y gwaith a wneir fel isafswm yn cynnwys amcanion yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Bydd gwaith ymgynghori, cyfathrebu ac ymgysylltu â rhanddeiliaid yn cael ei gynnal drwyddi draw. Yn amodol ar benderfyniad ar symud ymlaen ar gyfer gwaith pellach ar y dewis a argymhellir, rhagwelir y bydd y tasgau sy'n gysylltiedig ag astudiaeth Cam Tri yn cwmpasu:   * Adolygu'r achos dros newid, gan ystyried ymhellach ddatganiadau argyfwng hinsawdd Llywodraeth Cymru a Chyngor Bro Morgannwg ac effeithiau covid-19 sy'n dod i'r amlwg, fel isafswm. * Asesiad o’r Effaith ar Iechyd * Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb * Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA), gan gynnwys rhaglen lawn o arolygon ac ymchwiliadau amgylcheddol (i'w chytuno drwy broses gwmpasu'r AEA). * Pensaernïaeth Tirlun. * Arolygon (arolygon topograffig; arolygon cyflwr; arolygon ecolegol, amgylcheddol a choedyddiaeth; arolygon draenio). * Adroddiad Archwilio’r Ddaear. * Asesu Twnnel Rheilffordd Cogan. * Chwiliadau cofnodion (cofnodion asedau, cofnodion cyfleustodau). * Cyfeirnodi tir (ffiniau a chyfyngiadau perchnogaeth). * Modelu SEWTM wedi'i ddiweddaru. * Modelu traffig cyffyrdd lleol. * Cynllunio Gweithdy Carbon ac Asesiad Carbon a'r Adroddiad Gwydnwch Hinsawdd. * Dylunio a Rheoli Prosiectau. * Cynaliadwyedd (gan gynnwys costio cylch oes) ac Amcangyfrif Costau'r Cynllun. * Arfarniad economaidd, sy'n cwmpasu asesiad gwerth am arian ac ystyriaeth o newidiadau i Lyfr Data TAG f1.14 a rhagolygon y Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol ym mis Gorffennaf 2020, sy'n ystyried effeithiau Covid-19. Dylid defnyddio Blwyddyn Sylfaen ac Achos Cyfeirio SEWTM i brofi cynllun wedi'i fireinio gan ystyried datblygiadau wedi'u diweddaru a chynlluniau trafnidiaeth. * Adroddiad Achos Busnes Llawn Cam Tri WelTAG. * Adroddiad Asesu Effeithiau Cam Tri WelTAG. * Ymgysylltu â rhanddeiliaid ac ymgynghori â'r cyhoedd.   \*\* Hyd yma mae astudiaethau Cam Un a Dau WelTAG wedi'u hariannu gan Lywodraeth Cymru (£96k) ac yn fwy diweddar mae'r Cyngor wedi ariannu astudiaeth Cam Dau a Mwy (£30k)  Crynodeb o'r Costau  Amcangyfrifir mai costau dichonoldeb a dylunio (ac eithrio TAW) fydd:   * Ymgynghoriad ar gyfer Cam 2 a mwy: **£20k** 2021/22 * **£900,000** ar gyfer Achos Busnes Llawn Cam Tri WelTAG y gellir ei gyflawni yn 2021/22 a 2022/23 * **CYFANSWM £470 000 ar gyfer 2021/22 a £450 000 ar gyfer 2022/23**   Caiff costau WelTAG eu cadarnhau a'u hadrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru fel rhan o'r broses adrodd ar ôl iddynt gael eu tendro. |
|  |

**ACHOS BUSNES Y CYNLLUN**

**1. ACHOS STRATEGOL**

|  |  |
| --- | --- |
| **Yr Achos dros Newid** | |
| **Cyd-fynd â’r Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft newydd ar gyfer Cymru**  Nodwch sut y mae'r cynllun hwn yn cyd-fynd â'r blaenoriaethau a nodir yn y Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft newydd ar gyfer Cymru | Mae'r cynllun yn cyd-fynd â'r blaenoriaethau pum mlynedd a nodir yn y Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft ar gyfer Cymru (SDC) sydd wrthi’n cael ei datblygu.  At ddibenion y cais hwn gan y Gronfa Trafnidiaeth Leol ac i amlinellu'r berthynas gadarnhaol hon, mae'r blaenoriaethau pum mlynedd a nodir yn y SDC drafft wedi'u hasesu yn erbyn amcanion presennol y cynllun gan ddefnyddio graddfa sgorio saith pwynt WelTAG, fel y nodir yn y tabl canlynol.   * Amcan 1 (AMC1) * Cefnogi Cysylltedd Cynaliadwy ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd * Amcan 2 (AMC2) * Hwyluso a Chefnogi Twf Economaidd * Amcan 3 (AMC3) * Gwella Iechyd a Lles * Amcan 4 (AMC4) * Gwell Diogelwch * Amcan 5 (AMC5) * Manteision a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Blaenoriaeth Pum Mlynedd | AMC1 | AMC2 | AMC3 | AMC4 | AMC5 | | Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy gynllunio ymlaen llaw ar gyfer gwell cysylltedd ffisegol a digidol, mwy o wasanaethau lleol, mwy o weithio gartref a gweithio o bell a mwy o deithio llesol, fel bod angen i lai o bobl ddefnyddio eu ceir yn ddyddiol. | ++ | ++ | ++ | + | ++ | | Cynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru drwy ddarparu gwasanaethau y gall pawb eu defnyddio, y mae pawb am eu defnyddio, ac y mae pawb yn eu defnyddio. | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | | Seilwaith trafnidiaeth diogel, hygyrch, wedi'i gynnal a'i reoli’n dda, sydd hefyd wedi'i ddiogelu at y dyfodol i gefnogi dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy, yn enwedig cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio. | ++ | ++ | ++ | +++ | ++ | | Gwneud dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy i fwy o bobl a busnesau, tra'n parchu'r ffaith nad oes gan lawer o bobl, gan gynnwys y rhai mewn ardaloedd gwledig neu bobl anabl, ddewisiadau. | ++ | ++ | ++ | +++ | ++ | | Cefnogi datblygiadau digidol, technolegol a gweithredol sy'n helpu mwy o bobl a busnesau i fabwysiadu dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy. | + | + | + | + | + | |
| **Y Sefyllfa a Materion Presennol ac yn y Dyfodol**  Beth yw'r materion lleol ac ehangach y bydd y cynllun hwn yn mynd i'r afael â nhw yn y tymor byr a’r tymor hir? Dylid cynnwys data gwaelodlin lle mae ar gael. Beth fydd yn digwydd os na chymerir camau gweithredu? | Crynhoir y materion a'r problemau a nodwyd y mae angen mynd i'r afael â hwy isod, a nodwyd drwy ddadansoddi data lleol, cyfeirio at adroddiadau dichonoldeb a pholisi blaenorol, ac ymgynghori â rhanddeiliaid ac aelodau o'r cyhoedd.   | Cyf | Pennawd | | --- | --- | | P01 | Safleoedd bysus o ansawdd gwael gyda chyfleusterau cyfyngedig. | | P02 | Cyfleusterau cyfnewid gwael mewn gorsafoedd rheilffordd (gan gynnwys cyfleoedd parcio gwael). | | P03 | Gorlenwi ar wasanaethau rheilffordd ar adegau brig. | | P04 | Gorlenwi ar wasanaethau bws ar adegau brig. | | P05 | Seilwaith a chysylltedd lleol gwael drwy gerdded a beicio. | | P06 | A4055 yn gwahanu’r gymuned | | P07 | Llifau traffig lleol uchel sy'n arwain at dagfeydd, problemau capasiti ar gyffyrdd, effeithiau amgylcheddol ac amseroedd teithio annibynadwy. | | P08 | Defnydd uchel o'r car ar gyfer teithiau lleol a rhanbarthol (e.e., teithiau i'r gwaith). | | P09 | Achosion o ddamweiniau ar hyd llwybrau strategol allweddol, yn enwedig yr A4055. | | P10 | Bydd datblygiadau defnydd tir preswyl ym Mro Morgannwg yn dwysáu materion traffig presennol ac yn cynyddu'r pwysau ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. |   Nodwyd cyfleoedd cyfatebol ardal yr astudiaeth i helpu i sicrhau bod yr amcanion a'r dewisiadau a nodwyd yn realistig yn ogystal â manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd ac ystyried cyd-destun ardal yr astudiaeth. Yn dilyn adborth o’r gweithdy rhanddeiliaid a’r ymgynghoriad cyhoeddus.   | Cyf | Cyfle | | --- | --- | | O1 | Mae agosrwydd at gyflogaeth a gwasanaethau mawr yn golygu llawer iawn o symudiadau trafnidiaeth i Gaerdydd ac oddi yno, o Ddinas Powys a'r Barri a'r Fro. | | O2 | Cyfleusterau a gwasanaethau sylweddol yn agos gyda photensial ar gyfer mynediad drwy ddulliau cynaliadwy. | | O3 | Mae gan Ddinas Powys botensial da o ran hygyrchedd drwy ddulliau amgen i’r car. | | O4 | Gwelliannau i'r Metro, gan gynnwys gwasanaethau rheilffordd amlach. | | O5 | Blaenoriaeth i fysus a gwelliannau i wasanaethau. | | O6 | Gwelliannau cerdded a beicio. | | O7 | Gwelliannau i gyffyrdd priffyrdd / capasiti all-lein. | | O8 | Gwelliannau diogelwch ar y ffyrdd. | | O9 | Gwelliannau i gyfnewidfeydd mewn gwasanaethau a chyfleusterau. | | O10 | Masnachfraint Rheilffordd Cymru a'r Gororau Newydd | | O11 | Cyfleusterau Parcio a Theithio | | O12 | Hyrwyddo a marchnata pob dull trafnidiaeth. | | O13 | Lleihau effeithiau amgylcheddol andwyol y system drafnidiaeth. | | O14 | Datblygiad newydd i fod yn hygyrch drwy ddulliau trafnidiaeth gynaliadwy. |   O dan y senario gwneud cyn lleied â phosibl a ystyriwyd o fewn arfarniad presennol WelTAG, mae hyn yn tybio:   * Parhau i gyflawni gwelliannau trafnidiaeth drwy'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol a defnyddio ffynonellau cyllid sy'n bodoli eisoes ond nid yw'n tybio unrhyw newid sylweddol yn lefel y cyllid na'r modd y darperir unrhyw welliannau trafnidiaeth mawr yn ardal yr astudiaeth (mae’n tybio lefelau buddsoddi presennol). * Parhau â gwasanaethau rheilffordd, gwasanaethau bysus lleol a thrafnidiaeth gymunedol ar lefel debyg i'r hyn sy'n bodoli ar hyn o bryd gan ddefnyddio cyllid ar lefelau tebyg i'r hyn sydd eisoes yn bodoli. * Gwaith parhaus gan awdurdodau lleol a rhanddeiliaid i sicrhau gwelliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth.   Yn gyffredinol, ystyrir bod y dewis gwneud cyn lleied â phosibl yn cael effaith andwyol o ran cyflawni'r amcanion, oherwydd y lefelau cymedrol o gyllid y gellir eu buddsoddi ar hyn o bryd mewn seilwaith trafnidiaeth a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n tybio bod cynnydd cefndirol yn y boblogaeth a thwf traffig yn fwy na’r ddarpariaeth fuddsoddi i liniaru effeithiau cynyddol a phwysau ar y rhwydwaith trafnidiaeth presennol. Dylid nodi bod polisïau a rhaglenni ar waith i hwyluso gwell gwasanaethau trafnidiaeth, ond mae cyllid cyfyngedig yn golygu ei bod yn anodd cyflawni gwelliannau buddiol ar hyn o bryd.  Rhagwelir effaith negyddol ar yr amgylchedd hefyd gan y byddai'r lefelau traffig drwy Ddinas Powys yn parhau i gynyddu, tra bod y cyllid cyfyngedig yn golygu bod hygyrchedd gwael i gymedrol ar hyn o bryd i wasanaethau a record gymedrol o ran diogelwch ar y ffyrdd, yn ogystal â hyrwyddo a darparu cynlluniau trafnidiaeth yn gyfyngedig i hybu iechyd a lles. Rhagwelir y bydd y traffig cynyddol ar gyffyrdd allweddol Merrie Harrier, Barons Court a Murch Road yn arwain at fwy o oedi ar y coridor, gyda phob cyffordd yn gweithredu dros gapasiti yn y senario gwneud cyn lleied â phosibl. Gall yr oedi a'r tagfeydd ychwanegol arwain at effaith ar dwf economaidd yn ne ddwyrain y Fro. Ni ellir mynd i'r afael â'r problemau hyn heb ddigon o gyllid a ffynonellau ymroddedig i gael effaith fuddiol.  Er mwyn gwireddu'r weledigaeth ar gyfer Bargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd, derbynnir y gall cysylltedd trafnidiaeth ardderchog fod yn sbardun ar gyfer datblygiadau newydd ac adfywio. Bydd y gwelliannau arfaethedig hyn yn helpu i wasanaethu twf economaidd, pan gaiff ei gynllunio ar y cyd â rhaglenni cymdeithasol ac amgylcheddol Bargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd, trwy ehangu marchnadoedd llafur, datgloi'r safleoedd a nodwyd ar gyfer datblygu, darparu canolfannau deniadol ar gyfer lleoliadau busnes, galluogi pobl i ddatblygu sgiliau a manteisio ar gyfleoedd addysg a hyfforddiant, annog clystyrau twf a chrynodrefi gwerth uchel, a lleihau costau ar gyfer cysylltiadau o gyflenwyr i gynhyrchwyr ac i farchnadoedd.  Mae'r cais hwn yn rhagweld canlyniad cadarnhaol a'i nod yw ceisio cyllid i symud ymlaen i Gam Tri WelTAG ar yr holl ddewisiadau sy'n cael eu hystyried yn 2021/22. Bydd y cynlluniau a gynigir yn lleihau’r effaith ar y cymunedau lleol, darparu'r cysylltedd trafnidiaeth sydd ei angen i wasanaethu'r cyfleoedd cyflogaeth, ac annog newid i ddulliau Teithio Llesol ar gyfer symudiadau lleol, mae’r seilwaith angenrheidiol yn ofynnol i wneud y llwybrau'n ddeniadol ac yn ddiogel. Byddai darparu cyfleusterau cerdded a beicio oddi ar y ffordd ar hyd llinell y llwybr yn annog ac yn cynnig cyfleuster i boblogaeth eang gan gynnwys rhai o'r aelodau mwyaf agored i niwed o'r cyhoedd, yn ogystal â defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed.  Ar y sail hon, byddai'n esgeulus i'r Cyngor, y rhanbarth ehangach a Llywodraeth Cymru beidio ag ystyried y coridor hwn a gwneud y gwelliannau angenrheidiol i gael mynediad i'r Brifddinas. |
| **Amcanion y Cynllun**  Beth yw amcanion y cynllun? (Dylai fod hyd at 5 neu 6 amcan a dylent ddilyn y canllawiau CAMPUS - Cyraeddadwy, Amserol, Mesuradwy, Penodol, Uchelgeisiol a Synhwyrol.) | * Cefnogi Cysylltedd Cynaliadwy ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd * Hwyluso a Chefnogi Twf Economaidd * Gwella Iechyd a Lles * Gwell Diogelwch * Manteision a Lleihau Effeithiau ar yr Amgylchedd |
| **Canlyniadau'r cynllun**  Beth yw'r canlyniadau penodol y bydd y cynllun yn eu cyflawni? | * Gwell effeithlonrwydd, dibynadwyedd, gwydnwch a chysylltedd symud (pobl a chludo nwyddau drwy ddulliau cynaliadwy) a llai o wahanu cymunedol yn Ninas Powys gan gynnwys gwelliannau i gysylltedd lleol. * Gwell mynediad cynhwysol, integredig a fforddiadwy at wasanaethau allweddol a chyflogaeth a llai o faterion yn ymwneud â gor-capasiti ar ddulliau teithio. * Mwy o ddefnydd o deithio llesol (hamdden a theithiau angenrheidiol) a gwell ansawdd aer/llai o lygredd sŵn yn y gymuned. * Gwell diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig a diogelwch teithio yn ôl pob dull. * Lleihau'r effeithiau negyddol ar yr amgylchedd lleol a byd-eang (naturiol ac adeiledig) a lleihau llygredd aer a sŵn yn y gymuned ac addasu i effeithiau newid yn yr hinsawdd. |
| **Cyd-fynd â Pholisïau a Chynlluniau**  Nodwch ym mha le y mae'r cynllun hwn yn cyd-fynd â pholisïau a chynlluniau lleol megis yr Asesiad Lles Lleol, y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ac unrhyw bolisïau a chynlluniau cysylltiedig eraill. | Cyflwynir y dogfennau polisi a strategaeth allweddol ar y lefelau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol sy'n amlygu'r polisïau a'r rhaglenni a'r cynlluniau cyflawni arfaethedig (yn amodol ar y cyllid sydd ar gael) sy'n berthnasol i'r astudiaeth hon yn Adroddiad Asesu Effeithiau'r prosiect. Mae'r aliniad â pholisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn arbennig o berthnasol, fel a ganlyn:  * Mae gan welliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth strategol o gylchfan Biglis (Y Barri) drwy Ddinas Powys, i Gaerdydd drwy Lecwydd, Cogan a Phenarth botensial da i gyfrannu at Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Yn benodol, byddai gwelliannau i'r rhwydwaith yn gwella cysylltiadau a mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol gan gynnwys ar gyfer teithiau rhwng y Barri a Chaerdydd. * Mae'r astudiaeth hefyd yn cyfrannu at y themâu trafnidiaeth gynaliadwy allweddol fel y'u nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru gan gynnwys '*sicrhau mwy o ddefnydd o'r mathau mwy cynaliadwy ac iach o deithio.'* Ar hyn o bryd, nid oes gan ardal yr astudiaeth rwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy effeithiol ac anogol gyda chapasiti rheilffordd cyfyngedig a rhwydwaith bysus sylfaenol, a chysylltiadau cerdded a beicio gwael. O'r herwydd, byddai dewisiadau sydd â'r nod o wella teithio cynaliadwy yn cyfrannu at themâu trafnidiaeth gynaliadwy allweddol y strategaeth. * Mae'r astudiaeth wedi ymrwymo i ymchwilio a sefydlu dewisiadau cynaliadwy a fydd yn gwella lles cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Byddai buddsoddi mewn gwell cysylltedd o fewn y rhanbarth yn gwneud cyfraniad sylweddol i nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Yn benodol, nod yr astudiaeth yw cyflwyno dewisiadau ar gyfer asesu pellach sy'n cyfrannu at ffyniant, diogelwch, cydlynoldeb, gwydnwch, iechyd a chydraddoldeb Cymru. * Mae Cynllun Trafnidiaeth Lleol Bro Morgannwg yn targedu cynlluniau blaenoriaeth bysus a gwella priffyrdd yn benodol fel camau gweithredu allweddol ar gyfer Dinas Powys. Mae Cyngor Bro Morgannwg yn ceisio sicrhau gwell amodau i gerddwyr, beicwyr a defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus ac annog newid o'r car meddiannaeth sengl.  Mae'r Cynllun hefyd yn ystyried tagfeydd traffig fel problem allweddol yn y rhanbarth, ac y dylid gwneud gwelliannau i briffyrdd i'r cymudwyr hynny y gallai fod angen iddynt deithio mewn car. Felly, mae'r Cynllun yn tynnu sylw at gyfuniad o welliannau yn ôl yr angen i fynd i'r afael â phob elfen o aneffeithlonrwydd presennol y system drafnidiaeth.  * Bydd buddsoddi mewn cysylltedd yn gwneud cyfraniadau sylweddol i ganlyniadau dymunol Cynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg (CDLl). Mae amcanion amrywiol yn amlinellu'r awydd i ddatblygu cymunedau a lleoedd cynaliadwy sy'n cael eu hategu'n effeithiol gan yr angen am hygyrchedd a chysylltedd yn y rhanbarth. Mae'r Cynllun hefyd yn tynnu sylw at yr angen i nodi'r seilwaith gofynnol er mwyn cyflawni'r twf a ragwelir ym Mro Morgannwg hyd at 2026. Nodir gwelliannau beicio a bysus yn ardal yr astudiaeth ym Maes Polisi SP7 – Trafnidiaeth. * Mae’r Cynllun yn nodi ymhellach sut *‘… mae Astudiaeth Strategaeth Priffyrdd Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTA) (2008) yn nodi bod yr A4055 drwy Ddinas Powys yn broblem allweddol i’r rhwydwaith ffyrdd rhanbarthol oherwydd swm y traffig a thagfeydd cysylltiedig.* Ystyrir bod dwy fantais i Ffordd Gyswllt Glannau’r Barri i Gaerdydd (Ffordd Osgoi Dinas Powys), gan helpu i leihau tagfeydd traffig a gwella diogelwch ar y ffordd ar yr A4055 drwy Ddinas Powys, a hefyd yn gwella mynediad i’r rhwydwaith ffyrdd ehangach. Fodd bynnag, byddai’n anodd goresgyn problemau wrth gyffyrdd Cangen Cogan a Merrie Harrier.’   Mae elfennau Teithio Llesol a thrafnidiaeth gynaliadwy'r cynnig yn cael eu hyrwyddo fel cynlluniau tymor byr a thymor canolig i'w cyflawni yng Nghynllun Trafnidiaeth Lleol Bro Morgannwg a Chynllun Datblygu Lleol y Cyngor.   * Cynhaliwyd ymgynghoriad drwy sesiynau arddangos cyhoeddus cymunedol ym mis Tachwedd 2013 ar gyfer y CDLl ac ar sawl achlysur yn ystod y prosesau ERM ac INM Teithio Llesol. |
| **Tystiolaeth o Gynnwys ac Ymgynghori â’r Gymuned**  Rhowch grynodeb o sut rydych wedi ymgysylltu â chymunedau lleol ac ymgynghori ar eich cynigion. Sut rydych chi wedi cynnwys y rhai sydd â nodweddion gwarchodedig? Sut mae'r broses hon wedi llywio datblygiad y cynllun? | Y strategaeth fu ymgorffori ymgysylltu ac ymgynghori â'r gymuned drwy gydol camau WelTAG ac wedi hynny mae'r cynllun wedi bod yn destun rhaglen eang o ymgynghori â rhanddeiliaid a'r cyhoedd. Sefydlwyd Grwpiau Adolygu cynhwysfawr sy'n cynnwys nifer o randdeiliaid gan gynnwys cynrychiolaeth o Lywodraeth Cymru, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, cynghorwyr cymuned, gweithredwyr cludiant, a gweithwyr trafnidiaeth proffesiynol o awdurdodau cyfagos ac yn fewnol. Mae adroddiadau WelTAG hefyd wedi'u cymryd drwy'r broses wleidyddol, sy'n cynnwys cyflwyniad i'r Cabinet a Phwyllgor Craffu'r Amgylchedd ac Adfywio Cyngor Bro Morgannwg. Mae adborth dilynol wedi arwain at waith ychwanegol yn cael ei wneud fel rhan o astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG, sef:   * Ymgysylltu â Network Rail i ddeall y cyfyngiadau a’r costau posibl sy’n gysylltiedig ag adeiladu ffordd osgoi a chyffordd yn ardal y twnnel rheilffordd cyfredol. * Dylunio cysyniadau, modelu a chostio gwelliannau wedi’u hargymell i gyffordd y Merrie Harrier i wella capasiti. Bydd y rhain yn cael eu hystyried yng nghyd-destun y costau sy’n gysylltiedig â’r llwybrau pinc a gwyrdd. * Comisiynu Trafnidiaeth Cymru i gyflawni gwaith modelu strategol gan ddefnyddio cynigion model ffordd osgoi Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru * Diweddaru’r arfarniad economaidd ar gyfer alinio’r llwybr gwyrdd a diweddaru’r achos trafnidiaeth ac adroddiad Cam 2. |

**Cyd-fynd â Diben / Amcanion y Grant**

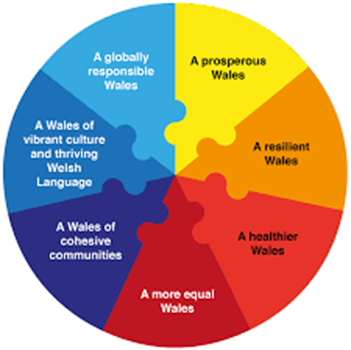
Nodwch isod sut mae eich cynllun yn cyfrannu at ddiben / amcanion grant perthnasol. Llenwch am y grant rydych yn gwneud cais amdano yn unig a gadewch y llall yn wag.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Enw'r Grant** | **Diben / amcanion y grant** | **Cyfraniad y Cynllun** |
| **Cronfa Trafnidiaeth Leol** | * Lleihau anweithgarwch economaidd drwy sicrhau mynediad cynaliadwy i gyflogaeth * Gwella ansawdd bywyd, yn enwedig i’r rhai sy'n byw mewn cymunedau difreintiedig a gwledig, drwy ddarparu trafnidiaeth cynaliadwy i gyfleusterau a gwasanaethau allweddol * Cysylltu cymunedau a galluogi mynediad i wasanaethau allweddol * Gwella dibynadwyedd amserau teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus * Lleihau amserau teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus | Ar gyfer mynediad i gyflogaeth, mae'r broses modelu traffig a gwblhawyd i asesu'r dewis ffordd osgoi wedi meintioli buddion defnyddwyr a darparwyr (£000oedd prisiau Gwerth Presennol Buddion 2010 wedi’u gostwng i 2010) ar gyfer y cyswllt newydd gwerth £24.19M i gymudwyr, £20.24M ar gyfer busnesau a £25.33M ar gyfer defnyddwyr eraill ac eithrio cymudwyr neu fusnesau. Mae gweithredu lôn gerbydau unigol sy'n cydymffurfio â DMRB gyda therfyn cyflymder cenedlaethol a seilwaith cerdded a beicio allweddol hefyd yn dangos newid cadarnhaol o ran effeithiau cymdeithasol.  Byddai manteision mesurau aml-foddol yn cynnig mwy o ddewisiadau teithio a photensial ar gyfer teithio cynaliadwy. Mae'r dewis aml-foddol yn ystyried cyflawni gwelliannau tymor byr (hyd at bum mlynedd), canolig (hyd at ddeng mlynedd) a hir (mwy na 10 mlynedd) o fewn ardal yr astudiaeth ar draws ystod o ddulliau cynaliadwy. Mae'r dewis yn cynnwys amrywiaeth o welliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus presennol gan gynnwys gwelliannau i wasanaethau bysus a rheilffordd a seilwaith/cyfnewidfeydd cysylltiedig. Yn y tymor byr, gallai hyn gwmpasu'r hyn y gellir ei ennill yn gyflym (yn amodol ar gyllid), gan gynnwys gwelliannau cadarn i gyfleusterau teithwyr sydd â'r potensial i gael effaith fesuradwy ar ddarpariaeth trafnidiaeth yn ardal yr astudiaeth, ochr yn ochr â rhaglen o welliannau teithio llesol.  Bydd gwella'r coridor hwn a chyfleoedd trafnidiaeth gynaliadwy wedyn yn gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth mawr ym Mro Morgannwg a Chaerdydd a bydd yn helpu i leihau anweithgarwch economaidd yn y Barri (mae rhai cymunedau yn y Barri ymhlith yr ardaloedd mwyaf difreintiedig). Mae'r cynigion hyn yn cynnwys seilwaith cerdded a beicio, a gwelliannau ar gyfer dulliau trafnidiaeth teithwyr sy'n annog teithio cynaliadwy ac a fydd yn cysylltu'r Barri â Dinas Powys, a Dinas Powys â Chaerdydd a Phenarth, gan gysylltu'r holl gymunedau a galluogi preswylwyr i gael mynediad at wasanaethau allweddol yn y Barri, Caerdydd a Phenarth. Mae'r coridor hwn yn un o'r prif goridorau i gael mynediad at gyflogaeth yng Nghaerdydd, Ysbyty Llandochau a Bro Morgannwg, sydd i gyd yn gyflogwyr mawr.  Ar hyn o bryd mae Dinas Powys yn dioddef o dagfeydd ar adegau prysur ac yn ystod adegau eraill o'r dydd fel un o'r prif lwybrau i Gaerdydd o Fro Morgannwg. Bydd unrhyw ymyriadau yn canolbwyntio ar wella amseroedd teithio a dibynadwyedd ar gyfer pob math o drafnidiaeth a byddant hefyd yn lleihau effeithiau gwahanu cymunedau lleol ac yn gwella cysylltedd. Codwyd pryderon hefyd ynglŷn â'r coridor o ran ansawdd aer, yn enwedig y tu allan i Ysgol Gynradd Dinas Powys, materion y gallai'r ymyriadau fynd i'r afael â hwy. |
| **Cronfa Ffyrdd Cadarn** | * Mynd i'r afael â tharfu ar y rhwydwaith priffyrdd o ganlyniad i dywydd garw, yn enwedig ar y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus |  |
| **Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn** | * Darparu seilwaith gwefru cerbydau trydan, wedi'i dargedu at ddefnyddwyr heb fynediad i barcio oddi ar y stryd. * Darparu seilwaith gwefru mewn meysydd parcio cyhoeddus. * Mannau gwefru cerbydau trydan – yn benodol mewn ardaloedd lle mae modd cefnogi amrywiaeth o anghenion gwefru cerbydau trydan * Darparu seilwaith gwefru ar gyfer tacsis, cerbydau llogi preifat a bysus * Darparu Fflyd Werdd ar gyfer tacsis, cerbydau llogi preifat a bysus * Darparu micro symudedd (h.y. cymorth i gymryd rhan mewn treialon e-sgwteri'r Adran Drafnidiaeth, hyrwyddo e-feiciau a beiciau e-gargo) |  |

**2. ACHOS TRAFNIDIAETH**

**Cyfraniad at Nodau Lles**

Rhaid i gynlluniau trafnidiaeth geisio sicrhau eu bod yn cyfrannu cymaint â phosibl at y nodau lles. Rhowch grynodeb o effeithiau'r cynllun ar y nodau lles. Dylai hyn gael ei lywio gan asesiadau effaith statudol ac anstatudol y cynllun.



|  |  |
| --- | --- |
| **Nod Lles** | **Effaith (dewiswch un ar gyfer pob nod)** |
| Cymru lewyrchus | Cadarnhaol |
| Cymru gydnerth | Cadarnhaol |
| Cymru iachach | Cadarnhaol |
| Cymru fwy cyfartal | Cadarnhaol |
| Cymru o gymunedau cydlynus | Cadarnhaol |
| Cymru â diwylliant bywiog lle mae’r Gymraeg yn ffynnu | Cadarnhaol |
| Cymru sy’n gyfrifol ar lefel byd-eang | Cadarnhaol |

**Gwerth am Arian**

Esboniwch pa gamau a gymerwyd i sicrhau y cadwyd prisiau mor isel â phosibl ac i fesur p’un a fydd y cyllid y gofynnwyd amdano yn rhoi gwerth am arian.. Dylid cynnwys y Gymhareb Buddion Cost (CBC) os yw'n hysbys:

|  |
| --- |
| Mae'r dadansoddiad a gwblhawyd hyd yma yn awgrymu y gallai ffordd osgoi gynnig gwerth am arian. Ar sail y manteision economaidd mwyaf, aseswyd y llwybr Gwyrdd o ystyried mai dyma'r potensial mwyaf ar gyfer gwell amseroedd teithio o gymharu â'r llwybr Pinc. Mae'r aliniad yn cynhyrchu cyfanswm Gwerth Presennol Buddion o £63.17M a chost o £31.37M o dan senario Core TUBA. Mae hyn yn arwain at Werth Presennol Net o £31.80M a Chymhareb Cost Budd cychwynnol o 2.01, sy'n awgrymu y byddai'r cynllun yn cynrychioli gwerth uchel am arian.  Mae canlyniadau'r prawf sensitifrwydd sy'n ystyried rhagolygon traffig a ryddhawyd yn ddiweddar o ganlyniad i bandemig Covid-19, yn dangos bod yr aliniad Gwyrdd yn cynhyrchu cyfanswm Gwerth Presennol Buddion o £53.55M a chost o £31.37M. Mae hyn yn arwain at Werth Presennol Net o £22.18M a Chymhareb Cost Budd is o 1.71 sy'n awgrymu y byddai'r cynllun yn dal i gynrychioli gwerth canolig am arian, pe bai lefelau traffig yn y prif ragolygon yn cael eu goramcangyfrif. Yn ogystal, lefel arbedion amser teithio i gyfanswm y defnyddwyr yw £68.53M (prawf sensitifrwydd = £58.79M). O'r ddau ddewis a ystyriwyd, y ffordd osgoi werdd ynghyd â'r dewis aml-foddol sy’n gallu cynnig y manteision mwyaf posibl.  Nid yw'r canlyniadau gwerth am arian yn adlewyrchu'r wybodaeth ansoddol a meintiol megis dibynadwyedd ac effeithiau economaidd ehangach, sy'n cyfrannu at gyfrifo'r Gymhareb Cost Budd a Addaswyd ac a allai gynyddu Gwerth am Arian y cynllun ymhellach. Byddai angen achos busnes llawn i ystyried effaith economaidd y cynllun ymhellach, er y cydnabyddir mai dim ond un o'r elfennau y mae'n rhaid ei ystyried wrth wneud penderfyniadau yw perfformiad economaidd.  Mae pob gwaith a arweinir gan ymgynghorwyr yn cael ei dendro ar GwerthwchiGymru, sy'n sicrhau bod safonau ansawdd yn cael eu bodloni a bod pob cais yn cael ei asesu a'i ddyfarnu ar sail meini prawf asesu trylwyr. |

**Asesiad o’r Effaith**

Rhowch grynodeb o effeithiau disgwyliedig y cynllun, pwy y byddant yn effeithio arnynt a sut, ynghyd â thystiolaeth ategol ansoddol/meintiol allweddol. Dylid ystyried yr effeithiau a nodir isod bob amser, ond nid yw'r rhestr yn hollgynhwysol a gall effeithiau eraill fod yn berthnasol. Gall effeithiau fod yn gadarnhaol, yn negyddol neu'n niwtral, a dylent ystyried pob defnyddiwr gan gynnwys y rhai â nodweddion gwarchodedig.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nod Lles** | **Effeithiau** | **Sut mae'r cynllun yn lleihau effeithiau negyddol ac yn sicrhau'r effeithiau cadarnhaol mwyaf?** |
| **Cymru lewyrchus**  *Cymdeithas arloesol, gynhyrchiol a charbon isel sy’n cydnabod y cyfyngiadau sydd ar yr amgylchedd byd-eang ac sydd, o ganlyniad, yn defnyddio adnoddau’n effeithlon ac yn gymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd), ac sy’n datblygu poblogaeth fedrus ac addysgedig mewn economi sy’n creu cyfoeth ac yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth, gan alluogi pobl i fanteisio ar y cyfoeth a grëir trwy sicrhau gwaith boddhaol.* | * Newidiadau mewn cynhyrchiant: argaeledd gweithlu addas ar gyfer cyflogwyr, a newidiadau mewn effeithiau cydgrynhoad. * Costau trafnidiaeth: costau ariannol a delir gan y rhai sy'n teithio e.e. costau gweithredu cerbydau, tollau, a ffioedd trafnidiaeth gyhoeddus. * Damweiniau: cost damweiniau. * Tir: a yw'r cynllun yn lleihau swm y tir amaethyddol? A yw'n rhyddhau safleoedd i’w datblygu? * Costau cyfalaf: i'r sector cyhoeddus, i'r sector preifat o'r cynllun ei hun ac o’r effeithiau * Costau refeniw: i'r sector cyhoeddus, i'r sector preifat, ac i ddefnyddwyr o'r cynllun ei hun ac o’r effeithiau * Newidiadau i’r amser teithio: ar draws pob dull yr effeithir arno ar gyfer defnyddwyr y cynllun a rhai nad ydynt yn ei ddefnyddio. * Newidiadau i ddibynadwyedd amser teithiau: newidiadau yn amrywiad amserau teithio rhwng adegau’r dydd a rhwng teithiau a wneir ar yr un pryd bob dydd. * Economi leol: sut mae'r cynllun yn effeithio ar y sectorau yn yr economi leol? * Mynediad i wasanaethau: effaith ar deithiau i wasanaethau allweddol fel cyfleusterau iechyd, ysgolion * Mynediad i gyflogaeth: nifer y swyddi mae pobl yn gallu eu cyrraedd a beth yw'r amser teithio | Bydd y cynllun hwn yn cefnogi canlyniadau Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru gan ganolbwyntio ar sicrhau'r manteision mwyaf posibl o welliannau trafnidiaeth yng Nghymru yn y dyfodol. Bydd unrhyw welliannau arfaethedig yn gwasanaethu twf economaidd a **chynhyrchedd**, trwy ehangu marchnadoedd llafur, datgloi'r safleoedd a nodwyd ar gyfer datblygu, darparu canolfannau deniadol ar gyfer lleoliad busnes, galluogi pobl i ddatblygu sgiliau a manteisio ar gyfleoedd addysg a hyfforddiant, annog clystyrau twf a chrynodrefi gwerth uchel, a lleihau costau ar gyfer cysylltiadau o gyflenwyr i gynhyrchwyr a marchnadoedd.  Mewn dadansoddiad o **gostau cludiant** ffordd osgoi, nodwyd effaith niwtral gan fod y manteision a gydnabyddir yn debygol o gael eu gwrthbwyso gan y cynnig sy'n annog teithiau mewn car yn hytrach na dulliau mwy cynaliadwy a fforddiadwy. I'r gwrthwyneb, mae ychydig o effaith fuddiol wedi'i nodi gan fod y ddarpariaeth o rwydwaith aml-foddol gwell yn cynnig y potensial i wneud teithio'n fwy fforddiadwy i rai rhannau o gymdeithas, yn fwyaf nodedig yr ifanc a'r henoed.  Defnyddiwyd rhaglen COBALT (COst and Benefit to Accidents Light Touch) yr Adran Drafnidiaeth i gynnal dadansoddiad o'r effeithiau ar **ddamweiniau** fel rhan o arfarniad economaidd y cynllun ffordd. Mae'r asesiad o'r effaith ar ddamweiniau wedi'i gynnal gan ddefnyddio'r dull a nodir yn llawlyfr COBALT. Fe'i defnyddir i ragweld newidiadau yn nifer y damweiniau a'r anafusion ac amcangyfrif gwerth ariannol yr effeithiau hyn. Mae'r dadansoddiad cychwynnol yn dangos ychydig o effaith negyddol ar ôl gweithredu'r ffordd osgoi ond bydd angen asesiad unwaith y bydd y cam dylunio manwl wedi'i gwblhau. I'r gwrthwyneb, drwy ddarparu seilwaith cerdded a beicio gwell a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a chyfleusterau cyfnewid gwell, mae potensial i wella diogelwch ar y ffyrdd drwy gael gwared ar bwyntiau pinsio, gwahanu, gwella safon y rhwydwaith priffyrdd, ac annog pobl i deithio drwy ddulliau mwy cynaliadwy o deithio.  Bydd gweithredu addasiadau ffordd osgoi a chyffordd yn gofyn am ardaloedd sylweddol o **dir**, yn ogystal â thir gerllaw llwybrau sy'n bodoli eisoes i hwyluso'r gwelliannau ar-lein i briffyrdd. Nid yw'r union raddau a chostau posibl yn hysbys ar hyn o bryd a byddai angen eu harchwilio ymhellach. Nodwyd bod tri thŷ wedi'u heffeithio o ran eu hagosrwydd, er unwaith eto byddai angen ystyried hyn yn fanwl yn ystod Cam Tri WelTAG. Byddai'r ffordd osgoi yn croesi'r twnnel ar gyfer y llinell rheilffordd i'r de o gyffordd Merrie Harrier, a rhagwelir y bydd angen cytundebau eiddo gyda Network Rail. Rhagwelir hefyd y byddai angen prynu tir er mwyn gwella seilwaith cynaliadwy, nid yw’r union raddau a'r gostau posibl yn hysbys ar hyn o bryd a byddai angen archwilio ymhellach.  Mae adroddiad Cam Dau a Mwy WelTAG yn amlinellu'r **costau cyfalaf** amcangyfrifedig yn ystod y cam hwn o'r arfarniad. Amcangyfrifir mai cyfanswm costau'r cynllun ar hyn o bryd yw:   * **£46.320M** Dewis A | Ffordd Osgoi – Llwybr Gwyrdd * **£45.610M** Dewis B | Ffordd Osgoi – Llwybr Pinc * **£16.807M** Dewis C | Amlfoddol **(ac eithrio costau gwella rheilffyrdd)** * **£63.127M** Dewis Ch | Ffordd Osgoi (Llwybr Gwyrdd) ac Aml-foddol   Byddai angen cymorth **refeniw** parhaus ar gyfer pob un o'r dewisiadau, er y disgwylir y byddai angen y mwyaf o gymorth refeniw ar gyfer y dewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus (ond nid yw graddau pob un yn hysbys ar hyn o bryd).  Rhagwelir y bydd gweithredu ffordd osgoi sydd wedi'i chynllunio i safonau DMRB cyfredol yn arwain at welliannau mesuradwy o ran **amseroedd teithio** a **dibynadwyedd amseroedd teithio**. O ganlyniad i gyflymderau cyfartalog uwch rhwng cylchfan Biglis a chyffordd Merrie Harrier, rhagwelwyd arbediad o naw munud ar gyfer teithiau tua'r gogledd yn ystod cyfnod brig y bore ac arbediad o dair munud yn ystod cyfnod brig y prynhawn (dadansoddiad o'r llwybr Gwyrdd). Ar gyfer teithiau tua'r de, cyfrifwyd arbedion amser o 3 munud yn ystod cyfnod brig y bore a 13 munud yn ystod cyfnod brig y prynhawn. Yna amcangyfrifir bod gan fuddion defnyddwyr a darparwyr y cynllun gyfanswm gwerth gostyngol ym mhrisiau a gwerthoedd 2010 a werthuswyd dros 60 mlynedd o £69.76M sy'n welliant buddiol sylweddol. Gallai gweithredu mesurau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus hefyd sefydlu manteision ychwanegol sylweddol drwy ddarparu seilwaith gwell.  Mae'r manteision i ddefnyddwyr trafnidiaeth ar gyfer ffordd osgoi newydd wedi'u meintioli (£M Prisiau Gwerth Presennol Buddion 2010) ar £24.19M i gymudwyr, £20.24M i fusnesau a 25.33M i ddefnyddwyr eraill (ac eithrio cymudwyr a busnesau) sy'n nodi y gellid gwireddu manteision cadarn ar gyfer **mynediad at wasanaethau a chyflogaeth**. Ynghyd â gwelliannau i gyfleoedd trafnidiaeth gynaliadwy (gwasanaethau a seilwaith) yna gellid gwireddu budd sylweddol. |
| **Cymru gydnerth**  *Cenedl sy’n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach sy’n cynnal cydnerthedd cymdeithasol, economaidd ac ecolegol a’r gallu i addasu i newid (er enghraifft, newid yn yr hinsawdd).* | * Sŵn: a oes unrhyw un yn sylwi ar newid mewn lefelau sŵn * Bioamrywiaeth: a oes effaith ar fywyd gwyllt a nifer y rhywogaethau * Amgylchedd dŵr: a oes effaith ar gyrsiau dŵr * Gwerthoedd opsiynau a dim defnydd: a yw'r cynllun yn darparu dewisiadau amgen ar gyfer teithiau cyfredol ac a yw'n newid gwydnwch y system drafnidiaeth | Ni ellir mesur yr effeithiau **sŵn** eto yn absenoldeb data meintiol, ond ystyrir bod effaith andwyol yn rhesymol i'w rhagdybio ar gyfer ffordd osgoi newydd yn ystod y cam hwn o'r arfarniad, a dylid hefyd nodi effeithiau sŵn adeiladu tymor byr sy'n gysylltiedig â'r llwybr newydd. Yn y rhan fwyaf o achosion, dylai mesurau lliniaru fod ar gael i liniaru unrhyw lygredd sŵn tymor byr a thymor hir cysylltiedig, ond byddai angen ystyried hyn yn erbyn y potensial am effeithiau andwyol ar y dirwedd (e.e., gweithredu byndiau sŵn). Byddai angen modelu'r effeithiau sŵn traffig yn unol â'r DMRB i fesur yr effeithiau sŵn ac ystyried y llwybrau’n fanwl ar gyfer y dewisiadau. Byddai hyn yn caniatáu cymhariaeth fanwl o'r aliniadau arfaethedig yn erbyn y cynllun ffordd presennol (gwneud yr isafswm) ac yn mesur nifer yr eiddo yr effeithir yn andwyol arnynt, yn ogystal â nifer yr eiddo sy'n elwa o'r dewisiadau perthnasol. Mae dadansoddiad goddrychol pellach wedi'i gynnwys gyda dogfennau presennol WelTAG.  Cwblhawyd asesiad effaith o **fioamrywiaeth** gan ddefnyddio canllawiau WelTAG ar gyfer ffordd osgoi sy'n dangos y gellid cael effaith andwyol, yn bennaf oherwydd y posibilrwydd o golli a difrodi coetir hynafol a SoBCN Pop Hill. Mae'r effeithiau'n amrywio rhwng y ffordd osgoi a'r dewisiadau cynaliadwy, er y rhagwelir y gellir lliniaru'r effeithiau drwy weithredu technegau safonol yn unol â chanllawiau arfer gorau. Byddai angen arolygon ecolegol pellach yn ystod cam nesaf yr asesiad er mwyn sefydlu amodau llinell sylfaen yn llawn yn ardal yr astudiaeth, gan ganiatáu ar gyfer asesu effeithiau'n gywir ac yn gyflawn a dylunio strategaeth liniaru briodol ar gyfer y cynllun.  Ar gyfer yr **amgylchedd dŵr**, cydnabyddir effaith ar y gorlifdiroedd presennol ac effeithiau posibl ar y prif afonydd a chyrsiau dŵr cyffredin o ganlyniad i ollyngiadau damweiniol, gweithgareddau adeiladu a dŵr ffo arferol. Dylid rhoi cynllun rheoli amgylcheddol adeiladu ar waith wrth adeiladu'r dewis aml-foddol a fydd yn lleihau'r risg o lygredd i gyrsiau dŵr yn ystod y gwaith adeiladu. Mae angen dadansoddiad manwl pellach yn ystod y cam asesu nesaf er mwyn pennu effeithiau gwirioneddol.  O ran **gwerthoedd dewis a dim defnydd**, mae'r dewis hwn yn cynnwys amrywiaeth o fesurau penodol i wella trafnidiaeth gyhoeddus. At hynny, mae gweithredu seilwaith cerdded a beicio allweddol hefyd yn rhoi cyfle i fathau eraill o deithio yn hytrach na defnyddio'r car preifat. Mae'r dewis hwn hefyd yn cynnwys dewis llwybr ychwanegol ar gyfer priffyrdd. Felly, ystyrir bod sgôr o fudd gymedrol yn rhesymol o ystyried yr ystod o gyfleoedd ychwanegol o'r dewis arfaethedig. |
| **Cymru iachach**  *Cymdeithas sy’n gwneud y gorau o les corfforol a meddyliol pobl ac sy’n deall pa ddewisiadau ac ymddygiadau sydd o fudd i’w hiechyd yn y dyfodol.* | * Gweithgarwch corfforol: swm y cerdded, y beicio a mathau eraill o ymarfer corff a wneir gan bobl * Damweiniau: nifer a difrifoldeb anafiadau * Diogelwch: pa mor ddiogel mae pobl yn teimlo * Ansawdd teithio: er enghraifft, cysur y cerbyd a chyfleusterau cyrchu gwybodaeth * Ansawdd aer: a oes newidiadau yn ansawdd yr aer * Asesiad o’r Effaith ar Iechyd | Disgwylir y bydd ffordd osgoi newydd yn cael effaith fuddiol ar **weithgarwch corfforol** â darpariaeth allweddol o seilwaith cerdded a beicio ar wahân. Gallai hefyd wella amodau cerddwyr a beicwyr ar hyd coridor trafnidiaeth presennol yr A4055 drwy Ddinas Powys gyda gostyngiad o ran llif traffig. Hefyd, rhagwelir y byddai'r dewis aml-foddol yn cael effaith wych ar weithgarwch corfforol gyda'r potensial i annog teithio cynaliadwy ledled ardal yr astudiaeth.  Defnyddiwyd rhaglen COBALT (COst and Benefit to Accidents Light Touch) yr Adran Drafnidiaeth i gynnal dadansoddiad o'r effeithiau ar **ddamweiniau** fel rhan o arfarniad economaidd y cynllun ffordd. Mae'r asesiad o'r effaith ar ddamweiniau wedi'i gynnal gan ddefnyddio'r dull a nodir yn llawlyfr COBALT. Fe'i defnyddir i ragweld newidiadau yn nifer y damweiniau a'r anafusion ac amcangyfrif gwerth ariannol yr effeithiau hyn. Mae'r dadansoddiad cychwynnol yn dangos ychydig o effaith negyddol ar ôl gweithredu'r ffordd osgoi ond bydd angen asesiad unwaith y bydd y cam dylunio manwl wedi'i gwblhau. I'r gwrthwyneb, drwy ddarparu seilwaith cerdded a beicio gwell a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a chyfleusterau cyfnewid gwell, mae potensial i wella diogelwch ar y ffyrdd drwy gael gwared ar bwyntiau pinsio, gwahanu, gwella safon y rhwydwaith priffyrdd, ac annog pobl i deithio drwy ddulliau mwy cynaliadwy o deithio.  O ran **diogelwch**, mae asesiad ansoddol ar y cyfan wedi'i gwblhau hyd yma gan ddefnyddio'r elfennau ansawdd teithiau a nodir yn Uned TAG A4.1.6 (Effeithiau Diogelwch). Gallai gweithredu nodweddion dylunio aml-foddol gael effaith fuddiol gymedrol i deithwyr gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy gyda'r potensial i ddenu defnyddwyr i ffwrdd o ddefnyddio’r car fel prif ddull teithio. Tybir y byddai ystod o nodweddion dylunio yn cael eu cymhwyso i'r safonau presennol fel rhan o ddatblygiad manwl i sefydlu gwelliannau cadarn i ddiogelwch gan gynnwys, er enghraifft, darparu systemau teledu cylch cyfyng wedi’u cynllunio i annog gwyliadwraeth staff a theithwyr/defnyddwyr; tirlunio wedi’i gynllunio i fanteisio i'r eithaf ar y potensial ar gyfer gwyliadwriaeth anffurfiol; ffensys priodol i nodi allanfeydd, mynedfeydd a perimedrau safleoedd yn glir; dyluniad goleuadau da i wneud y mwyaf o olau naturiol yn ogystal â sylw i oleuadau wrth arwyddion, gwybodaeth, mannau aros/cysgodi a mannau cymorth; a darpariaeth dda o ffonau brys, ffonau cyhoeddus/wi-fi a gwybodaeth am weithdrefnau cymorth brys.  Mae gan y cyfuniad o ddewisiadau y potensial i sefydlu cynllun trafnidiaeth cynhwysfawr ar gyfer **ansawdd teithiau** gyda manteision i ofal teithwyr, barn a llai o straen i gyd yn cael eu gwireddu. Yn unol ag Uned A4.1.6 WelTAG (Effeithiau Ansawdd Teithiau), mae sgôr fuddiol uchel wedi'i chadw gan y rhagwelir y bydd mwy na 10,000 o ddefnyddwyr y ffordd osgoi a defnydd gwell/cynyddol o ddewisiadau teithio cynaliadwy drwy'r coridor trafnidiaeth.  Trwy weithredu rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy gwell, mae potensial i wella **ansawdd aer** drwy Ddinas Powys, yn enwedig ar hyd yr A4055 Ffordd Caerdydd wrth i deithiau defnyddwyr gael eu hannog i ffwrdd o’r car. Yn ogystal, gallai ffordd osgoi newydd leihau llif traffig yn sylweddol drwy Ddinas Powys a helpu i liniaru ansawdd aer anffafriol yn enwedig i'r rheiny sy’n byw gerllaw Ffordd Caerdydd. Caiff y manteision hyn eu lliniaru rywfaint drwy weithredu ffordd osgoi newydd sy'n cael effeithiau newydd ar ansawdd aer yn agos at y llwybr newydd.  Drwy weithredu trafnidiaeth gyhoeddus integredig well, mae potensial i wella ansawdd aer lleol drwy Ddinas Powys gyda'r cyfle i drosglwyddo teithiau defnyddwyr trafnidiaeth o'r car i drafnidiaeth gyhoeddus. Byddai hyn yn arbennig o fuddiol i'r rheiny sy’n byw gerllaw’r A4055 Ffordd Caerdydd lle mae'r llif traffig presennol yn uchel. Nid yw'r effaith yn fesuradwy eto yn absenoldeb data meintiol. Byddai angen ystyried effaith adeiladu (mewn perthynas â'r cyfleuster Parcio a Theithio yn arbennig) ar reoli ansawdd aer/llwch yn ogystal ag effeithiau dirgryniad. Nid oes unrhyw **Asesiad o'r Effaith ar Iechyd** swyddogol wedi'i gynnal hyd yma, er y bydd yn cael ei gwblhau fel rhan o gwmpas gwaith arfaethedig WelTAG. |
| **Cymru fwy cyfartal**  *Cymdeithas sy’n galluogi pobl i wireddu eu potensial ni waeth beth yw eu cefndir neu eu hamgylchiadau (gan gynnwys eu cefndir a*’u hamgylchiadau economaidd-gymdeithasol). | * Fforddiadwyedd: a oes unrhyw newid i'r costau teithio sy’n cael eu talu gan ddefnyddwyr * Asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb, amrywiaeth a hawliau dynol | O ran **fforddiadwyedd**, mae **costau cludiant** cynyddol yn golygu bod llawer o aelwydydd yn ei chael hi'n anodd fforddio bod yn berchen ar gar a'i redeg. Mae darparu trafnidiaeth gyhoeddus a dewisiadau cerdded a beicio gwell yn golygu bod teithio'n fwy fforddiadwy i rai rhannau o’r gymdeithas, yn enwedig y rhai ifanc a'r rhai hŷn yn ein cymdeithas. Mae ystyriaeth bellach o gydraddoldeb ac amrywiaeth wedi'i chynnwys fel rhan o gwmpas gwaith WelTAG. |
| **Cymru o gymunedau cydlynus**  *Cymunedau atyniadol, hyfyw, diogel a chydgysylltiedig.* | * Gwahanu: a yw unrhyw grwpiau o bobl yn cael eu gwahanu oddi wrth eraill neu gyfleusterau y maent yn eu defnyddio'n rheolaidd * Asesiad o’r effaith wledig | Mae'r dewis ffordd osgoi a'r dewis aml-foddol wedi nodi gwelliannau posibl i **wahanu** o ganlyniad i'w gweithredu. Gallai ffordd osgoi newydd leihau llif traffig yn sylweddol drwy Ddinas Powys gyda'r gofyniad tebygol i liniaru er mwyn cadw hygyrchedd i eiddo/adeiladau i'r gogledd a'r de o aliniad y ffordd osgoi. Gallai gwelliannau i ddulliau trafnidiaeth gynaliadwy hefyd hwyluso cerdded yn benodol gyda gwell croesfannau a chysylltedd. Yna gallai'r cyfuniad o ddewisiadau arwain at effeithiau buddiol mawr. Bydd y cynllun hwn yn ystyried pob ateb cynaliadwy i leihau tagfeydd a gwella amseroedd teithio, yn ogystal â gwella'r amgylchedd a chynnig cysylltiadau gwell yn lleol ac yn rhanbarthol. |
| **Cymru â diwylliant bywiog lle mae’r Gymraeg yn ffynnu**  *Cymdeithas sy’n hyrwyddo ac yn gwarchod diwylliant, treftadaeth ac iaith Cymru, ac sy'n annog pobl i gyfranogi yn y celfyddydau ac mewn chwaraeon a hamdden.* | * Tirwedd: a oes effaith weledol neu arall ar y dirwedd * Treflun: a oes effaith weledol neu arall ar y treflun * Amgylchedd hanesyddol: a oes unrhyw newidiadau mewn ardaloedd o ddiddordeb hanesyddol * Asesiad o'r effaith ar y Gymraeg | Aseswyd amrywiaeth o ffactorau i ddechrau fel rhan o ddadansoddiad WelTAG ar gyfer **tirwedd** a **threflun**. Gellid lliniaru unrhyw effeithiau andwyol drwy ddylunio tirwedd ar hyd llwybr ffordd osgoi drwy gadw gwrychoedd neu blannu rhai newydd a dylunio ffordd ddyrchafedig sy'n gydnaws â chymeriad tirwedd lleol. At hynny, mae angen tirlunio’n dda i liniaru effeithiau goleuadau yn y nos. Byddai effeithiau ar y dirwedd yn cael eu gwrthbwyso drwy ddarparu cyswllt trafnidiaeth gwell drwy bentref sydd â thraffig trwm ar hyn o bryd.  Caiff y gwaith o ystyried yr **amgylchedd hanesyddol** ei gwblhau yng Ngham Tri WelTAG, gan gynnwys y potensial i effeithio'n uniongyrchol ar weddillion archeolegol wedi’u claddu. Ni nodwyd unrhyw effaith ar gyfer **Y Gymraeg** heblaw am y potensial i gynyddu amlygiad drwy ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. |
| **Cymru sy’n gyfrifol ar lefel byd-eang**  *Cenedl sydd, wrth wneud unrhyw beth i wella lles economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn ystyried a fydd gwneud y fath beth yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at les byd-eang a’r gallu i addasu i newid (er enghraifft, y newid yn yr hinsawdd).* | * Nwyon tŷ gwydr: a oes newid o ran swm y nwyon tŷ gwydr sy'n cael eu hallyrru | Mae'r newid o ran allyriadau **nwyon tŷ gwydr** gyda'r ffordd osgoi o gymharu â Gwneud yr Isafswm wedi'u cyfrifo fel allbwn o'r broses modelu traffig. Mae hyn yn rhoi budd gwerth £0.626M. Bydd y gostyngiad mewn allyriadau yn seiliedig ar y pellteroedd teithio cyffredinol llai a’r amser teithio drwy'r coridor.  Ni ddisgwylir i'r cynnydd mewn bysus gael effaith andwyol ar nwyon tŷ gwydr o gymharu â'r dewis gwneud yr isafswm, yn enwedig gan fod fflydoedd cerbydau yn cael eu newid i bŵer trydan. Mae gan y gwelliannau mewn trafnidiaeth gyhoeddus y potensial i annog symud i ffwrdd o'r car preifat i'r bws a'r rheilffordd ac felly mae potensial i liniaru lefelau andwyol o allyriadau nwyon tŷ gwydr. Ystyrir felly y byddai darparu system drafnidiaeth gyhoeddus integredig well sy'n elwa o waith priffyrdd a gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio hefyd yn cael effaith fuddiol ar allyriadau nwyon tŷ gwydr. Nid oes data meintiol ar gael ar hyn o bryd. |

**3. ACHOS RHEOLI**

A ellir cyflawni'r cynllun? Beth yw’r risgiau?

Rhaid darparu cynllun prosiect sy'n nodi amserlenni ar gyfer gweithgareddau a cherrig milltir allweddol ar gyfer pob cynllun sy'n briodol i'r raddfa, y cymhlethdod a'r risgiau sy'n gysylltiedig â'r cynllun. Pan fo cyfnodau allweddol/cerrig milltir wedi'u cyrraedd/cwblhau, nodwch y dyddiad lle bo'n berthnasol. Dylid darparu o leiaf y canlynol lle maen nhw’n berthnasol i’r cynllun: gwybodaeth am y dyluniad; amseru prosesau statudol/caniatâd cynllunio; caffael tir; caffael; adeiladu; ac agor a chwblhau'r cynllun.

Rhaid cynnwys gwybodaeth am risgiau i fesurau cyflawni a lliniaru sydd ar waith neu yn yr arfaeth.

|  |
| --- |
| Mae angen penderfynu sut y byddai ffordd osgoi'n cael ei darparu yn ystod y cam nesaf, ond y ddau ddewis sydd ar gael yw Caffael Contractwr trw’r broses Cynnwys Contractwr yn Gynnar neu Gaffael drwy Gontract Dylunio ac Adeiladu. Pa ddull caffael bynnag a ddewisir, bydd angen i'r prosiect gyd-fynd â Phroses Gymeradwyo Llywodraeth Cymru. Mae'r broses KSA yn darparu system gymeradwyo ariannol fesul cam i reoli proses prosiectau o'r cychwyn cyntaf, hyd at adeiladu a chynnal a chadw cychwynnol ac mae'n cydymffurfio ag egwyddorion rheoli prosiectau PRINCE2.  Yn dibynnu ar y math o ddull caffael a ddefnyddir ar gyfer dylunio ac adeiladu pellach, y partïon craidd disgwyliedig sy'n ymwneud â chyflawni'r prosiect fyddai’r Cyflogwr | Yn Cynrychioli Cyngor Bro Morgannwg ac Asiant y Cyflogwr | Yn Gweithredu fel cynrychiolydd Cyngor Bro Morgannwg, gan ddarparu cyngor ariannol, rheoli prosiectau, cyngor contractau a thechnegol drwy gydol y prosiect.  Er mwyn sicrhau bod y gwaith o reoli rhanddeiliaid a chyfathrebu ar y prosiect yn cael ei reoli'n gywir, dylid drafftio Cynllun Cyfathrebu sy'n nodi sut y caiff yr holl gyfathrebiadau rhwng aelodau tîm y prosiect a phartïon allanol eu rheoli. Dylai pob parti sy'n glynu wrth y cynllun cyfathrebu sicrhau bod anghenion y Cyflogwr yn cael eu diwallu, a bod y prosiect yn cael ei gyflawni'n llwyddiannus.  Caiff risg ei rheoli ar y prosiect yn unol â'r gweithdrefnau a nodir yn y fersiwn ddiweddaraf o'r Llawlyfr Gwerth am Arian – Dadansoddi a Rheoli Risg. Dylid cynnal gweithdy risg yn gynnar yng ngham nesaf y prosiect (WelTAG Cam Tri). Yna dylid llunio Cofrestr Risg a’i hadolygu a’i diweddaru (lle bo angen) o leiaf bob tri mis drwy gydol oes y prosiect.  Rhagwelir y byddai'r gwaith o wella bysus, gwelliannau cerdded a beicio a chyfleuster Parcio a Theithio newydd yn cael ei reoli gan Gyngor Bro Morgannwg gan ddefnyddio cyllid grant Llywodraeth Cymru lle bo ar gael. Yn amodol ar gadarnhad, tybir y byddai Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol am wella'r rheilffyrdd, gyda Network Rail a Thrafnidiaeth Cymru.yn gyfrifol am y gwaith o weithredu gwelliannau i wasanaethau a seilwaith.  **Mae'r Cyngor, gyda chefnogaeth Arcadis Consulting, wrthi'n cwblhau astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG. Cyn symud ymlaen i astudiaeth Cam 3 WelTAG, bydd angen ymgynghori ar astudiaeth Cam 2 a Mwy a chael y gymeradwyaeth angenrheidiol er mwyn symud ymlaen i gam nesaf WelTAG.**  Mae posibilrwydd y gallai fod angen yr ymchwiliadau archeolegol a thir ar y cam hwn yn y prosiect, o ystyried y peryglon yn yr ardal leol. Bydd y llwybrau a nodir yn cynnwys cymryd tir posibl i alluogi adeiladu ffordd. Ceisir cyngor cyfreithiol a rhoddir y gweithdrefnau ar waith yn unol â hynny. Cymorth cyhoeddus i'r cynllun – defnyddir gwaith i hyrwyddo'r ymyrraeth. Bydd cyfathrebu yn elfen allweddol er mwyn galluogi'r cyhoedd i gyflwyno sylwadau a gaiff eu defnyddio i lywio'r cynigion. |

**4. ACHOS ARIANNOL**

**Proffil gwariant ariannol**

£000oedd, prisiau Alldro (gros y grant / cyfraniadau a ddangosir ar wahân isod)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Cyn 2020/21** | **2021/22 (rhagamcanol)** | **2022/23** | **2023/24** | **2024/25** | **2025/26** | **Yn ddiweddarach** | **Cyfanswm** |
| Arolygon |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Dylunio |  | **£470,000** | **£450,000** |  |  |  |  | **£920,000** |
| Prynu Tir |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** |  | **£470 000** | **£450,000** |  |  |  |  | **£920,000** |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r **ffynhonnell(au) ariannu**  ***(nodwch enw'r sefydliad)*** | **£30k BM** |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** |  | **£470,000** | **£450,000** |  |  |  |  | **£920,000** |

**Proffil Gwariant Chwarterol**

*(Dylid cynllunio gwariant mor gynnar â phosibl yn y flwyddyn ariannol i sicrhau hyder o ran gwariant llawn. Dylai gwariant a gynllunnir ar gyfer chwarter 4 gael ei gyfyngu i leihau'r risg o danwario)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Gwariant Rhagamcanol ar gyfer Blwyddyn Ariannol 2021-22 (mewn £000oedd)** | | | |
| **Chwarter 1** | **Chwarter 2** | **Chwarter 3** | **Chwarter 4** |
| Arolygon |  |  |  |  |
| Dylunio | **£20,000** | **£50, 000** | **£200,000** | **£200, 000** |
| Prynu Tir |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** |  |  |  |  |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r ***ffynhonnell(au) (nodwch enw’r sefydliad)*** |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** | **£20,000** | **£50,000** | **£200,000** | **£200,000** |

**5. ACHOS MASNACHOL**

Sut caiff y cynllun ei gaffael? Beth yw nifer a phrofiad y cyflenwyr tebygol? Beth yw'r trefniadau cytundebol allweddol; beth yw hyd y contract?

|  |
| --- |
| **Mae'r Cyngor, ar y cyd ag Arcadis Consulting, wrthi'n cwblhau astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG. Cyn symud ymlaen i astudiaeth Cam 3 WelTAG, bydd angen ymgynghori ar astudiaeth Cam 2 a Mwy (mae’r gost yn rhan o’r cynnig hwn) a chael y gymeradwyaeth angenrheidiol er mwyn symud ymlaen i gam nesaf WelTAG (a ddisgwylir Haf 2021).**  Yn unol â’r uchod byddai angen comisiynu astudiaeth Cam Tri WelTAG i ddatblygu'r achos busnes llawn ar gyfer y dewis a ffefrir. Byddai angen i'r astudiaeth gynnal yr arolygon amgylcheddol a thopograffig perthnasol, ynghyd ag asesiad ymchwilio tir i gefnogi datblygiad dylunio manwl. Gan roi sylw penodol i'r dewisiadau priffyrdd, byddai angen mireinio'r achos busnes gyda gwaith modelu trafnidiaeth SEWTM pellach i brofi'r cynllun terfynol a threfniadau'r gyffordd a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y dadansoddiad cost a budd. Dylid cynnal asesiad ehangach o'r effaith economaidd hefyd.  Ar gyfer y dewis ffordd osgoi ac ar ôl cwblhau Astudiaeth Cam Tri WelTAG a mynd â'r prosiect drwy'r prosesau statudol byddai'n ofynnol i ymgynghorydd, contractwr neu gyfuniad o'r ddau ddatblygu'r prosiect drwy’r broses Dylunio Manwl, Adeiladu ac Ôl-ofal. Fel arall, gallai'r cyflogwr ddefnyddio un o'r dewisiadau isod (ac eithrio dewis C) i gwblhau asesiad Cam Tri WelTAG a dilyn hynt y gwaith o fynd â'r cynllun drwy'r broses statudol. Y gwahanol ddewisiadau caffael sydd ar gael ar gyfer hyn yw Dewis A – Cynnwys Contractwr yn Gynnar; Dewis B – Adeiladu yn Unig (Dyluniad y Cyflogwr); a Dewis C – Dylunio ac Adeiladu (Dyluniad y Cyflogwr).  Byddai angen ymdrin â nodi risgiau mewn Cofrestr Risg Prosiect yn dilyn gweithdai risg a gynhaliwyd drwy gydol cam dylunio'r prosiect ac ymhellach yn y cam adeiladu. Byddai dyrannu risg hefyd yn cael ei nodi yn y contractau a ddewiswyd, gan ddefnyddio amodau contract ac unrhyw gymalau ychwanegol sy'n ofynnol gan y Cyflogwr.  Yna, bydd y Cyngor yn cynnal arfarniad Cam Tri WelTAG ar gyfer darparu gwelliannau trafnidiaeth a phriffyrdd ledled Dinas Powys yn ardal yr astudiaeth a nodwyd. Bydd y contract hwn yn cael ei osod yn unol â Rheoliadau Ariannol a Rheolau Sefydlog y Cyngor yn ogystal ag yn unol â rheolau caffael. |

**MONITRO A GWERTHUSO**

A oes cynllun monitro a gwerthuso wedi'i baratoi?

Os oes, rhowch fanylion isod neu atodwch ddogfennau perthnasol fel tystiolaeth. Beth yw'r data sylfaenol a'r targedau perthnasol?

|  |
| --- |
| Byddai hefyd angen cynnal y broses o weithredu ac ôl-weithredu drwy gwblhau camau pedwar a phump WelTAG yn ffurfiol yn y drefn honno. Prif nodau Cam Pedwar a Phump yw cofnodi'r hyn sy'n digwydd fel y gellir dysgu gwersi. Gallant arwain at newidiadau i'r cynllun presennol a byddant yn ffurfio tystiolaeth werthfawr i'w defnyddio mewn arfarniadau WelTAG yn y dyfodol. Bydd cynllun monitro a gwerthuso yn cael ei lunio fel rhan o gam cyflenwi unrhyw brosiect a nodir yn y dyfodol. |

A oes unrhyw waith monitro neu werthuso eisoes wedi'i wneud?

Os oes, rhowch fanylion isod neu atodwch ddogfennau perthnasol i’r cais hwn fel tystiolaeth.

|  |
| --- |
| dd/b |