**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** | Cyfnewidfa Gorsaf Reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 |
| **Rhif Blaenoriaeth y Cynllun** | 1 |
| **Cynllun Presennol neu Newydd** | Presennol |
| **Grant (dewiswch un)** | Y Gronfa Trafnidiaeth Leol / Cronfa Ffyrdd Cadarn / Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn |
| **Dyddiad y Cynllun** | Dechrau Rhagfyr 2018 Dyddiad Cwblhau Tybiedig Anhysbys ar hyn o bryd |
| **Cyllid mae ei angen ar gyfer 2021-22** | £675,875 |
| **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: |

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) | Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, Cynghorau Cymuned Lleol, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, Awdurdodau Lleol cyfagos, gweithredwyr bysus lleol, Network Rail, Cymdeithas Tacsis/Cerbydau Llogi Preifat, Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, 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: |

**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 06059 79377 | 51.505493 -3.3549066 |
| **Cyfnewidfa Gorsaf Reilffordd Cyffordd 34 yr M4**  Mae'r cynllun yn cwmpasu cynigion ar gyfer gweithredu cyfnewidfa gorsaf reilffordd ger Cyffordd 34 yr M4 i’w lleoli ar Brif Reilffordd De Cymru. Byddai'r cyflawniadau penodol yn amodol ar gwblhau astudiaeth Cam Dau WelTAG fanwl ac astudiaeth Datblygu Dewisiadau a Dethol Cam 3 Llywodraethu ar gyfer Prosiectau Buddsoddi Rheilffyrdd (GRIP)/ Cam B Trafnidiaeth Cymru, er y byddai disgwyl iddynt gwmpasu adeilad gorsaf gyda swyddfa docynnau, mannau aros, caffi a chyfleusterau toiled, cyfleuster Parcio a Theithio sy’n integreiddio bysus, cyfleusterau parcio beiciau dan do, dau blatfform 300 metr o hyd, pont droed gyda lifftiau'n cysylltu rhwng y platfformau, yn ogystal â staff cymorth wedi'u lleoli ar y safle. O ran yr orsaf, byddai angen ystyried hygyrchedd cerbydau i'r rhwydwaith priffyrdd lleol/strategol ac oddi yno.  Tybir y byddai gorsaf reilffordd newydd yn y lleoliad hwn yn darparu gwasanaethau rheilffordd mynych i'r dwyrain tuag at Gaerdydd a'r gorllewin tuag at Abertawe, gyda'r cyfleuster Parcio a Theithio mawr yn caniatáu cynnig gwasanaethau integredig cadarn i deithwyr. Rhagwelir y byddai unrhyw gyfleuster o'r fath yn darparu gwasanaeth bws integredig rhwng yr orsaf reilffordd, safleoedd cyflogaeth strategol a Maes Awyr Caerdydd, yn ogystal â chanolfannau cyflogaeth rhanbarthol eraill.  Mae’r camau nesaf a argymhellwyd ar gyfer asesu, mapiau lleoliad, lluniadau prosiect a gwybodaeth ategol arall wedi'u hystyried a'u cynnwys fel rhan o Achos Busnes Amlinellol Cam Dau a Mwy presennol WelTAG (10028657-ARC-XX-XX-RP-TP-0003), ynghyd â'r Adroddiad Asesiad o’r Effaith cysylltiedig (10028 657-ARC-XX-XX-RP-TP-0004) ac adroddiad Dichonoldeb 1-2 GRIP/ Cam A Trafnidiaeth Cymru (10028657-ARC-00-XX-RP-ZZ-00001).  Eitem Cwmpasu 1: Achos Busnes Amlinellol WelTAG Cam Dau a Mwy  Diben astudiaeth Cam Dau WelTAG yw archwilio'n fanylach y rhestr fer o ddewisiadau ar gyfer mynd i'r afael â'r broblem dan sylw. Bydd y gwaith arfaethedig yn cynnwys arfarniad Cam Dau WelTAG wedi'i ddiweddaru, wedi'i ategu gan adroddiad Datblygu Dewisiadau a Dethol 3 GRIP/ Cam B Trafnidiaeth Cymru ar gyfer darparu cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd ar gyffordd 34 yr M4. Mae'r tasgau allweddol sy'n gysylltiedig ag astudiaeth Cam Dau WelTAG wedi'i diweddaru yn cwmpasu:   * Adolygu'r achos dros newid, gan ystyried datganiadau argyfwng hinsawdd Llywodraeth Cymru a Chyngor Bro Morgannwg ac effeithiau Covid-19 sy'n dod i'r amlwg, fel isafswm. * Modelu traffig yn ôl Model Traffig De-ddwyrain Cymru (SEWTM) a modelu galw teithwyr wedi'i ddiweddaru. * Modelu traffig Cyffordd 34 yr M4. * Arfarniad economaidd sy'n cwmpasu asesiad gwerth am arian. * Asesiad o’r Effaith ar Iechyd * Arfarniad amgylcheddol wedi'i ddiweddaru (achos strategol a thrafnidiaeth). * Adroddiad Asesiadau Effaith wedi'i ddiweddaru. * Cyfeiriadu tir. * Bydd ymgynghori (gan gynnwys ymarfer ymgynghori 12 wythnos â'r cyhoedd), cyfathrebu ac ymgysylltu â rhanddeiliaid yn cael ei gynnal drwy gydol yr arfarniad a bydd o leiaf ddau weithdy i randdeiliaid yn cael eu cynnal fel rhan o'r gwaith. * Cwblhau Achos Busnes Amlinellol Cam Dau WelTAG llawn.   Bydd yr Arfarniad yn cwmpasu'r tasgau y cyfeirir atynt yn Achos Busnes Amlinellol Cam Dau, WelTAG 2017, a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2017, a bydd yr astudiaeth yn ystyried yr holl ymrwymiadau presennol yn CDLl Bro Morgannwg a'i Gynllun Trafnidiaeth Lleol Mabwysiedig. Yr allbynnau o'r gwaith fydd adroddiad Cam Dau WelTAG wedi’i gwblhau. Bydd y gwaith yn cynnwys adroddiad Asesiad o’r Effaith gyda’r wybodaeth fanwl sy’n ategu’r wybodaeth gryno ym mhrif ddogfen yr Arfarniad.  Eitem Cwmpasu 2: Astudiaeth GRIP 3/ Cam B Trafnidiaeth Cymru  Diben astudiaeth GRIP 3/ Cam B Trafnidiaeth Cymru yw datblygu dewisiadau dichonadwy i fynd i'r afael â chyfyngiadau'r prosiect ac i lefel sy'n hwyluso'r broses o ddethol un dewis priodol ar gyfer datblygu, ac i roi mwy o sicrwydd i'r cleient a thîm y prosiect. Penderfynir ar y dewis a ffefrir ar ôl cwblhau adroddiad Cam Dau WelTAG. Mae'r tasgau allweddol sy'n gysylltiedig ag astudiaeth GRIP 3/ Cam B Trafnidiaeth Cymru a datblygu dewisiadau gorsafoedd Categori D yn cwmpasu:   * Seilwaith Rheilffyrdd (signalau, manwerthu a thelathrebu ochr y llinell, peirianneg sifil, peirianneg trac/llwybr sefydlog, Trydanu a Pheiriannau) * Galluogi seilwaith * Astudiaeth ddesg Geodechnegol * Astudiaeth ddesg/ asesiad amgylcheddol * Gwerthusiad Llifogydd * Pensaernïaeth * Pensaernïaeth Tirlun * Asesiad Tân * Asesiad o'r Effaith ar Amrywiaeth a gofynion cynhwysiant. (e.e. dan Ddeddf Cydraddoldeb (2010)) * Cynllunio a Rheoli Adeiladau, Dull Diogelwch Cyffredin, Rheoliadau (Diogelwch) Rheilffyrdd a Systemau Trafnidiaeth Cyfeiriedig Eraill a Rheoliadau (Rhyngweithredu) Rheilffyrdd * Modelu amserlenni manwl, gan gynnwys yr effaith ar wasanaethau cludo nwyddau a gwydnwch y rhwydwaith. * Rhagolygon ychwanegol ar alw teithwyr (yn dibynnu ar ffactorau allanol), adolygiadau o darddiad llwybrau/cyrchfannau, gan gynnwys manylion ychwanegol am effaith traffig o fewn rhwydwaith ffyrdd Bro Morgannwg. * Asesiad o Gapasiti Cerddwyr yn yr Orsaf * Chwiliadau cofnodion (cofnodion asedau, cofnodion cyfleustodau) * Arolygon (arolygon topograffig; arolygon cyflwr; arolygon ecolegol, amgylcheddol a choedyddiaeth; arolygon draenio). * Adroddiad Ymchwiliad Tir * Dylunio a Rheoli Prosiectau * Amcangyfrif o Gost y Cynllun * Cynaliadwyedd (gan gynnwys costio cylch oes) * Gofynion amgylcheddol. * Ymgysylltu â rhanddeiliaid a’u consensws i bennu tebygolrwydd ffactorau allanol. * Ymgysylltu â Network Rail drwy Gytundeb Gwasanaethau Sylfaenol (BSA)/ Cytundeb Diogelu Asedau Sylfaenol (BAPA).   Yn ogystal, bydd yr adroddiad hefyd yn cynnwys:   * Gofynion cynllunio a chaniatâd * Cyfyngiadau ac effaith amgylcheddol * Caniatadau, gofynion, cyfyngiadau ac effeithiau diogelwch * Cymeradwyaethau cyfreithiol/statudol eraill * Pennu cwmpas ystyriaethau’r gwaith, y rhaglen a llwyfannu * Strategaeth gaffael * Dichonoldeb adeiladu (gan gynnwys gwaith dros dro) a chynnal * Capasiti a diogelwch gweithredol (yn ystod ac ar ôl adeiladu) * Logisteg (mynediad i'r safle, mynediad i'r trac ac argaeledd y lle) * Risgiau a thybiaethau’r prosiect * Ergonomeg ac estheteg * Gofynion Gwybodaeth Cyflogwyr * Gofynion ar gyfer achrediad BREEAM neu CEEQUAL   Mae'r holl dasgau'n dibynnu ar gyfarfodydd amserol gyda Network Rail/ Trafnidiaeth Cymru / Llywodraeth Cymru. Allbynnau'r gwaith fydd adroddiad cyflawn adroddiad Dethol Dewis GRIP 3/ Datblygu Dewisiadau a Dethol Cam B Trafnidiaeth Cymru.  Crynodeb o'r Costau  Amcangyfrifir mai costau dichonoldeb a dylunio (ac eithrio TAW) fydd:   * Eitem Cwmpasu 1 | £121,500 ar gyfer cyflawni Cam Dau WelTAG (gan gynnwys lwfans o £30,000 ar gyfer modelu SEWTM) * Eitem Cwmpasu 2 | £554,375 ar gyfer cyflawni GRIP 3/ Cam B Trafnidiaeth Cymru (gan gynnwys ymgodiad o 25% mewn costau Network Rail/ trydydd parti) * **Cyfanswm o £675,875 yn 2021/22**   Caiff costau WelTAG a GRIP 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 i’r 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) * Gwella cysylltedd â Maes Awyr Caerdydd a safleoedd cyflogaeth strategol yn y rhanbarth. * Amcan 2 (AMC2) * Cynyddu dewisiadau trafnidiaeth ar gyfer mynediad strategol a mynediad i gymunedau lleol ac oddi yno. * Amcan 3 (AMC3) * Gwella gwydnwch y rhwydwaith a diogelwch ar y ffyrdd ar goridorau'r M4, yr A48 a'r A4232 a ffyrdd cysylltiol eraill. * Amcan 4 (AMC4) * Diogelu a gwella'r amgylchedd hanesyddol, adeiledig a naturiol gan gynnwys nodweddion tirweddau ac aneddiadau ardal yr astudiaeth. * Amcan 5 (AMC5) * Lleihau'r effeithiau ar gymunedau a chefnogi cynhwysiant cymdeithasol ac iechyd a lles.  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | 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? | Er mwyn gwireddu gweledigaeth Bargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd, derbynnir y gall cysylltedd trafnidiaeth ardderchog fod yn sbardun ar gyfer datblygiadau newydd ac adfywio. Bydd gwella’r rhwydwaith trafnidiaeth 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 i fusnesau leoli ynddynt, 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.  Felly, mae elfen allweddol o'r achos dros newid yn canolbwyntio ar y potensial i wireddu'r cyfleoedd datblygu strategol a chyflogaeth ym Mro Morgannwg, a fydd nid yn unig yn cynnig manteision datblygu economaidd i Dde Cymru gyfan, ond hefyd yn gwella cysylltedd ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd. Mae ymgynghori a dadansoddiad desg wedi dangos bod cysylltedd trafnidiaeth presennol Bro Morgannwg islaw’r lefel optimaidd o ran amseroedd teithio, dibynadwyedd amseroedd teithio, darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus a llwybro traffig strategol.  Mae sylfaen economaidd-gymdeithasol ardal yr astudiaeth wedi amlygu'n glir y llu o broblemau sy'n cael eu profi ar hyn o bryd ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd a Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Mae'r rhain yn cynnwys lefelau isel o gynhyrchiant a chystadleurwydd busnes, mewnfuddsoddiad cyfyngedig, cyfraddau uchel o anweithgarwch economaidd a diweithdra, ac ardaloedd dwys o amddifadedd lluosog. Mae gwell cysylltedd trafnidiaeth yn hanfodol er mwyn gallu mynd i'r afael â'r materion hyn.  Gyda rhaglen unwaith mewn cenhedlaeth o fuddsoddiad cyfalaf mewn seilwaith trafnidiaeth yn y Brifddinas-ranbarth a chysylltu Cymru â Lloegr ar y gweill, mae cyfle i'r ardaloedd i'r gorllewin o Gaerdydd gael mynediad gwell i ystod ehangach o gyfleoedd cyflogaeth a busnes. Fodd bynnag, mae'r cysylltedd gwell hwn hefyd yn peri risg, gan y gallai grym economaidd yr ardal symud tua'r dwyrain drwy fethu â mynd i'r afael â phroblemau trafnidiaeth ym Mro Morgannwg, gyda'r potensial ar gyfer colli cyfleoedd economaidd i Loegr.  Ym Mro Morgannwg ei hun, ystyrir bod y seilwaith trafnidiaeth presennol yn cael effaith negyddol ar yr ardal, yn enwedig o ran tagfeydd a dibynadwyedd amseroedd teithio, gan effeithio'n negyddol ar berfformiad busnes, atyniad Bro Morgannwg fel lle i fyw, gweithio a gwneud busnes ac, yn y tymor hwy, dyheadau defnydd tir ym Mro Morgannwg – gellir alinio'r un effeithiau andwyol hefyd ag ardal ehangach yr astudiaeth, lle ystyrir bod buddsoddi mewn seilwaith trafnidiaeth yn fecanwaith hanfodol tuag at ddatblygu economaidd cynaliadwy ledled y rhanbarth.  Yn ogystal â'r manteision economaidd-gymdeithasol sylweddol a fyddai'n cael eu gwireddu drwy weithredu'r ymyriad arfaethedig, byddai'r manteision amgylcheddol a’r agenda carbon hefyd yn allweddol bwysig. Bydd cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 yr M4 yn cynnig cyfle unigryw i wella teithio cynaliadwy ledled y rhanbarth gyda photensial ar gyfer teithio trawsffiniol (yn dibynnu ar ba wasanaethau rheilffordd y gellid eu sicrhau i'r orsaf ac oddi yno), yn ogystal â gwell cysylltedd lleol/rhanbarthol. Yng ngoleuni'r datganiadau argyfwng hinsawdd rhanbarthol a chenedlaethol a’r dyhead ar gyfer datgarboneiddio trafnidiaeth yng Nghymru, mae'r cynnig yn gyfle deniadol am newid moddol oddi wrth y car, tra'n sefydlu'r cyfle i weithredu seilwaith rheilffyrdd ac eiddo sy'n cefnogi gwell cynaliadwyedd amgylcheddol.  Yn gryno, ystyrir bod gwella cysylltedd trafnidiaeth Bro Morgannwg yn angenrheidiol i gefnogi perfformiad economaidd cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. Bydd gweithredu cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 yr M4 yn lleihau'r effaith ar y cymunedau lleol ac yn darparu'r cysylltedd trafnidiaeth sydd ei angen i wasanaethu cyfleoedd cyflogaeth. Byddai'n esgeulus i'r Cyngor, y rhanbarth ehangach a Llywodraeth Cymru beidio ag ystyried y cyfle hwn i wella cysylltedd lleol a strategol yn sylweddol a gwneud y gwelliannau angenrheidiol i gael mynediad i'r rhanbarth ehangach. |
| **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.) | * Cynyddu dewisiadau trafnidiaeth ar gyfer mynediad strategol a mynediad i gymunedau lleol ac oddi yno. * Gwella gwydnwch y rhwydwaith a diogelwch ar y ffyrdd ar goridorau'r M4, yr A48 a'r A4232 a ffyrdd cysylltiol eraill. * Diogelu a gwella'r amgylchedd hanesyddol, adeiledig a naturiol gan gynnwys nodweddion tirweddau ac aneddiadau ardal yr astudiaeth. * Lleihau'r effeithiau ar gymunedau a chefnogi cynhwysiant cymdeithasol ac iechyd a lles. * Creu posibilrwydd o wella cysylltedd â Maes Awyr Caerdydd a safleoedd cyflogaeth strategol yn y rhanbarth yn ogystal â'r cyfleoedd a gynigir gan Gyffordd 33   Gan fod cynigion ar gyfer cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 yr M4 wedi'u datblygu hyd yma ochr yn ochr â chynigion ar gyfer cyswllt ffordd newydd neu well rhwng Cyffordd 34 yr M4 a'r A48 yn Sycamore Cross (yn amodol ar astudiaeth WelTAG ar wahân), byddai cam nesaf yr arfarniad yn gyfle i werthuso a, lle y bo'n berthnasol, fireinio **amcanion y cynllun** ar gyfer y gyfnewidfa ar wahân. Byddai'r broses hon yn cael ei chynnal drwy ymgynghori'n fanwl â rhanddeiliaid allweddol a'r cyhoedd i sicrhau bod yr amcanion yn parhau'n berthnasol ac yn addas i'r diben. |
| **Canlyniadau'r cynllun**  Beth yw'r canlyniadau penodol y bydd y cynllun yn eu cyflawni? | Mae yna gyfleoedd i gyflwyno a sefydlu rhwydwaith trafnidiaeth gwell a chynaliadwy drwy wella cysylltedd strategol ar gyfer Bro Morgannwg a'r rhanbarth ehangach er mwyn cyflawni'r allbynnau allweddol canlynol:   * Cynyddu’r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy gan drigolion cymunedau lleol. * Llai o ddamweiniau ac oedi ar lwybrau strategol cyfagos. * Gwella’r rhwydwaith trafnidiaeth gydag effaith niwtral o leiaf ar asedau hanesyddol, adeiledig a naturiol. * Gwella’r rhwydwaith trafnidiaeth gydag effaith niwtral o leiaf ar gyfleusterau cymdeithasol a diwylliannol, busnesau ac eiddo preswyl. * Posibilrwydd o leihau amseroedd teithio rhwng rhwydwaith strategol a Maes Awyr Caerdydd ac Ardal Fenter Sain Tathan, a gwneud yr amseroedd teithio hyn yn fwy dibynadwy.   Gan fod cynigion ar gyfer cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 yr M4 wedi'u datblygu hyd yma ochr yn ochr â chynigion ar gyfer cyswllt ffordd newydd neu well rhwng Cyffordd 34 yr M4 a'r A48 yn Sycamore Cross (yn amodol ar astudiaeth WelTAG ar wahân), byddai cam nesaf yr arfarniad yn gyfle i werthuso a, lle y bo'n berthnasol, fireinio **allbynnau'r cynllun** ar gyfer y gyfnewidfa ar wahân. Byddai'r broses hon yn cael ei chynnal drwy ymgynghori'n fanwl â rhanddeiliaid allweddol a'r cyhoedd i sicrhau bod yr amcanion yn parhau'n berthnasol ac yn addas i'r diben. |
| **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. | Mae amcanion y cynllun wedi'u dilysu yn adroddiad presennol Cam Dau a Mwy WelTAG ac ystyrir eu bod yn cyfrannu'n gadarnhaol at ddatrys problemau ardal yr astudiaeth, Nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, canlyniadau SDC, a blaenoriaethau strategol Llywodraeth Cymru fel y'u nodir yn y SDC. Wrth gynnal asesiadau yn y dyfodol, ystyrir sut y maen nhw’n alinio â chanlyniadau a blaenoriaethau’r SDC newydd, yn ogystal ag amcanion Ffyniant i Bawb: Cynllun Gweithredu ar yr Economi (2017).  Mae'r cynllun hwn yn helpu i ddarparu'r seilwaith trafnidiaeth sy'n ofynnol ar gyfer cynigion yn y CDLl, Polisi MG 9 – Dyraniadau Cyflogaeth, Polisi MG 10 – Sain Tathan - Maes Awyr Caerdydd.  Yr Ardal Fenter a Pholisi MG 11 – tir i'r de o Gyffordd 34 yr M4, Hensol. Cynhaliwyd ymgynghoriad drwy sesiynau arddangos cyhoeddus cymunedol ym mis Tachwedd 2013.  Mae Cyngor Bro Morgannwg wedi gwneud gwelliannau i fynediad strategol i'r Ardal Fenter, y Maes Awyr a'r Barri (drwy Lôn Pum Milltir/ yr A4226) drwy bolisi MG16 (16) y CDLl. Mae'r cais hwn yn ffurfio rhan o gyfres ehangach o fesurau i wella a hyrwyddo'r coridor o'r maes awyr i'r Barri ac i gysylltu â'r Ddinas-ranbarth ehangach.  Mae'r cynllun hwn yn cyd-fynd â gwaith WelTAG sy'n cael ei wneud ar gyfnewidfeydd eraill fel yr un a gynigir yng nghoridor Gogledd-orllewin Caerdydd. |
| **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. Fel rhan o broses WelTAG, cynhaliwyd digwyddiad ymgynghori cyhoeddus ar gyfer Cam Un a Cham Dau WelTAG i gael adborth ar faterion, amcanion a dewisiadau.  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. Cynhaliwyd y cyfarfod diwethaf ym mis Ionawr 2020 i adrodd ar Adroddiad Dichonoldeb Cam 1-2 GRIP/ Cam A Trafnidiaeth Cymru ac i lywio proses Cam Dau a Mwy WelTAG.  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. |

**Cyd-fynd ag Amcanion Grant**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Enw'r Grant** | **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 | Bydd yr ymyriad arfaethedig hwn 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 i fusnesau leoli ynddynt, 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 gwasanaethau rheilffyrdd cyfagos i’r ardal astudiaeth (ym Mhont-y-clun), eisoes yn cysylltu â Dinas-ranbarth Caerdydd, fodd bynnag, gallai’r dewis ar gyfer cyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4, gan gynnwys integreiddio bysus, wella mynediad i gyfleusterau, gwasanaethau a chyflogaeth allweddol yn sylweddol – yr olaf drwy ddarparu rhyng-gysylltedd i Faes Awyr Caerdydd ac ardaloedd cyflogaeth a pharthau menter lleol a rhanbarthol allweddol eraill.  Byddai graddau'r buddiant yn dibynnu fwyaf ar nifer o ffactorau/newidynnau sy'n cwmpasu lefel y gwasanaeth rheilffordd y gellir ei ddarparu yn yr orsaf newydd, graddau'r cysylltedd bysus rhwng y gyfnewidfa a safleoedd cyflogaeth cyfagos a'r posibilrwydd o wella'r rhwydwaith priffyrdd lleol er mwyn helpu i wella hygyrchedd, gan gynnwys gwella Cyffordd 34.  Gallai'r gyfnewidfa reilffyrdd hefyd gefnogi gwell cyfleoedd cyflogaeth o ganlyniad i ddatblygiad arfaethedig Renishaw yng Nghyffordd 34, gan gwmpasu cynnig a ariennir yn breifat i ddatblygu tir a ddyrannwyd yng Nghynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg a fabwysiadwyd dan bolisïau SP5 (gofynion cyflogaeth) ac MG9 (dyraniadau cyflogaeth) am gyfanswm o 61.8ha, gan gwmpasu yn rhannol ddefnyddiau tir B1, B2 a B8, i ddiwallu anghenion cyflogaeth strategol a lleol. Llwyddodd Renishaw i gael caniatâd cynllunio amlinellol gan gadw’r holl faterion yn ôl (ac eithrio mynediad) ar gyfer eu Datblygiad arfaethedig dan y cyfeirnod cais 2014/00228/EAO.  Rhagwelir y byddai effeithiau economaidd ehangach ychwanegol yn gysylltiedig â gweithredu gorsaf reilffordd newydd. Gallai’r rhain gynnwys buddsoddiad a ysgogir drwy ddatblygiad strategol ychwanegol sy’n codi yn sgil gwella cysylltedd i barthau menter Bro Morgannwg (mae'r cysylltiadau presennol yn cyfyngu ar dwf). At hynny, gallai fod manteision i'r busnesau masnachol mwy hynny (fel y maes awyr ac Aston Martin) drwy welliannau trafnidiaeth lle mae marchnadoedd cystadleuol yn amherffaith. Yn yr achos hwn, bydd yn helpu drwy ddarparu lefel well o gysylltedd i'r maes awyr a busnesau.  Gall gwella hygyrchedd hefyd arwain at adleoli swyddi mwy cynhyrchiol i'r ardal. Gan y byddai cyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 yn gwella'r cysylltiadau rhwng rhannau gweithredol Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, efallai y bydd effeithiau cynhyrchiant hefyd oherwydd manteision cydgrynhoad i Fro Morgannwg o ran cysylltu datblygiadau yn yr ardal â busnesau/clystyrau tebyg yn y rhanbarth. Mae gan safleoedd cyflogaeth yng nghyffiniau Cyffordd 34, i'r gogledd a'r de o'r M4, y potensial i elwa'n arbennig. At hynny, gallai helpu i wella hygyrchedd yn fwy uniongyrchol rhwng Cymoedd y Rhondda/coridor yr A4119 a'r Dinas-ranbarth ehangach.  Yn ogystal, mae cynhyrchiant ym Mhrifddinas-ranbarth Caerdydd yn isel iawn o'i gymharu â Dinas-ranbarthau eraill y DU, felly gall gwella cysylltedd â Bro Morgannwg, yn ogystal â Rhondda Cynon Taf, fod yn rhan o becyn o fesurau i fynd i'r afael â hyn (ac yn rhannol fynd i'r afael â diffyg eiddo diwydiannol priodol).  Gallai gweithredu gorsaf reilffordd newydd arwain at well dibynadwyedd o ran amseroedd teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i Gaerdydd, Pen-y-bont ar Ogwr a chyrchfannau strategol eraill. Rhagwelir y bydd gweithredu gorsaf reilffordd newydd yn arwain at welliannau mesuradwy mewn amseroedd teithio oherwydd gostyngiadau mewn tagfeydd ar yr M4, yr A48 a'r A4232, o ystyried trosglwyddo teithiau i'r rheilffyrdd/bysus, yn enwedig yn ystod y cyfnodau cymudo prysuraf. Fodd bynnag, byddai traffig yn cael ei greu ar lwybrau i gyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 ac oddi yno, felly mae'r effaith ar ddibynadwyedd amser teithio ychydig yn fuddiol yn amodol ar y posibilrwydd o weithredu mesurau lliniaru priffyrdd er mwyn lliniaru effeithiau traffig sy'n gysylltiedig â'r orsaf reilffordd a/neu gynigion datblygu ehangach.  Mae'r orsaf reilffordd arfaethedig yn cynnig y potensial i wella hygyrchedd i gyfleusterau Chwaraeon a diwylliannol sy'n lleol i'r orsaf reilffordd (Gwesty’r Vale ac Academi Golff Hensol), yn ogystal â ledled y rhanbarth gyda gwell mynediad i amgueddfeydd, neuaddau theatr, canolfannau diwylliannol a chanolfannau hamdden, yn enwedig mewn cyrchfannau strategol allweddol gan gynnwys Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr. |
| **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 | dd/b |
| **Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriad 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) | dd/b |

**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 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. Elfen allweddol o'r cais hwn i’r Gronfa Trafnidiaeth Leol sy'n cwmpasu cwblhau Cam Dau WelTAG yw arfarniad economaidd sy'n cwmpasu arfarniad gwerth am arian. |

**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 yr ymyriad arfaethedig yn gwasanaethu **cynhyrchiant** a thwf economaidd drwy ehangu marchnadoedd llafur, cefnogi canolfannau i fusnesau lleoli ynddynt, galluogi pobl i ddatblygu sgiliau a manteisio ar addysg a hyfforddiant, annog clystyrau twf a chrynodrefi gwerth uchel, a lleihau costau cysylltiadau o gyflenwyr i gynhyrchwyr a marchnadoedd. Bydd gwella hygyrchedd i Ardaloedd Menter Maes Awyr Caerdydd a Sain Tathan yn galluogi cysylltiadau rhyngwladol rhagorol, gan gefnogi mewnfuddsoddi a thwristiaeth. Gan fod 312.9 o hectarau net o dir wedi'u nodi ar gyfer safleoedd cyflogaeth ar y coridor hwn i’r de o Gyffordd 34, mae'n rhan hanfodol o Fargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd i alluogi gwireddu ei gweledigaeth a'i dyheadau i gynyddu'r Gwerth Ychwanegol Crynswth yn sylweddol. O ganlyniad, bydd y cynnig hwn yn effeithio ar amrywiaeth eang o bobl yng Nghymru a’r tu hwnt sy'n gweithio yn yr ardal neu'n ymweld â hi.  Mae **costau cludiant** cynyddol yn golygu bod llawer o aelwydydd yn ei chael hi'n anodd fforddio perchen ar gar a'i redeg. Drwy ddarparu dewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus newydd, mae potensial i wneud teithio'n fwy fforddiadwy i rai rhannau o gymdeithas, yn arbennig yr ifanc a'r henoed. Mae 21% o drigolion ardal yr astudiaeth wedi ymddeol sy'n llawer mwy na'r ganran ar gyfer Bro Morgannwg (16%), De-ddwyrain Cymru (15%) a Chymru (16%). Mae hyn yn arbennig o wir os yw costau parcio ceir yn y cyfleuster yn rhatach na'r rhai yn y gyrchfan a ddymunir gan y defnyddiwr.  Rhagwelir y bydd gorsaf reilffordd newydd yn lleihau nifer/pellter teithiau mewn ceir ledled y rhanbarth. Drwy leihau’r llif traffig ar y rhwydwaith priffyrdd strategol mae potensial i wella diogelwch ar y ffyrdd a lleihau **damweiniau** yn enwedig ar lwybrau'r M4, yr A48 a'r A4232, ond hefyd ar yr A4119 i'r gogledd o Gyffordd 34 yr M4, er y byddai traffig yn cael ei gynhyrchu ar lwybrau i gyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 ac oddi yno. Disgwylir felly y bydd y gyfnewidfa'n cael ychydig o effaith fuddiol ar gyfraddau damweiniau, er y bydd y gwerth ariannol sy'n gysylltiedig â damweiniau yn cael ei archwilio'n fanylach fel rhan o'r arfarniad economaidd.  Er na ragwelir y bydd y cynllun yn lleihau maint y **tir amaethyddol**, gallai gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 gefnogi cynigion datblygu ehangach sy'n gysylltiedig â safle presennol Renishaw. Fel y nodwyd yn gynharach yn y cais hwn, mae Renishaw wedi cael caniatâd cynllunio amlinellol dan y cyfeirnod cais 2014/00228/EAO i ddatblygu tir a ddyrannwyd yng Nghynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg a fabwysiadwyd dan bolisïau SP5 (gofynion cyflogaeth) ac MG9 (dyraniadau cyflogaeth). Er nad yw'r orsaf o reidrwydd yn rhagofyniad ar gyfer datblygu yn y lleoliad hwn, mae ganddi'r potensial i ychwanegu gwerth at gynigion datblygu presennol.  Does dim **costau cyfalaf** cadarn ar gael ar hyn o bryd a byddent yn cael eu datblygu fel rhan o adroddiad ar Ddewis Opsiwn GRIP 3, er y rhagwelir y byddai gorsaf reilffordd newydd â chyfleusterau cysylltiedig o gost uchel o ran buddsoddi cyfalaf. Byddai’n rhaid sefydlu **costau refeniw** newydd hefyd o ran gwell gwasanaethau rheilffordd a bysus. Efallai y bydd costau refeniw dilynol o ran gwasanaethau sy'n bodoli eisoes o ganlyniad a byddai angen gwerthuso hyn.  Gallai gweithredu gorsaf reilffordd newydd arwain at lai o **newidiadau amser teithio a dibynadwyedd** ar drafnidiaeth gyhoeddus i Gaerdydd, Pen-y-bont ar Ogwr a chyrchfannau strategol eraill. Rhagwelir hefyd y bydd gweithredu gorsaf reilffordd newydd yn arwain at welliannau mesuradwy mewn amseroedd teithio/gwydnwch oherwydd gostyngiadau traffig ar goridorau'r M4, yr A48 a'r A4232 o ystyried trosglwyddo teithiau i'r rheilffyrdd/bysus, yn enwedig yn ystod y cyfnodau cymudo prysuraf. Fodd bynnag, byddai traffig yn cael ei greu ar lwybrau i gyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 ac oddi yno, felly mae'r effaith ar amser teithio yn amodol ar y posibilrwydd o weithredu mesurau lliniaru priffyrdd (yn enwedig ar Gyffordd 34) er mwyn lliniaru effeithiau traffig sy'n gysylltiedig â'r orsaf reilffordd a/neu gynigion datblygu ehangach.  Mae gwasanaethau trên sy’n agos at ardal yr astudiaeth (ym Mhont-y-clun), eisoes wedi’u cydgysylltu â'r aneddiadau trefol allweddol ledled y rhanbarth, ond gallai'r opsiwn ar gyfer gorsaf reilffordd sy'n cynnwys integreiddio bysus wella ymhellach y **mynediad at wasanaethau/ cyflogaeth** gyda darpariaeth rheilffyrdd newydd a gwell yn sefydlu gwell cydgysylltedd. Byddai graddau'r cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus lleol yn amodol ar y llwybrau bysus arfaethedig a'r dewisiadau amserlen a ddarperir i gefnogi cyfleuster y gyfnewidfa. Mae'r orsaf reilffordd arfaethedig hefyd yn cynnig y potensial i wella hygyrchedd i gyfleusterau diwylliannol sy'n lleol i'r orsaf reilffordd (Academi Golff Hensol), yn ogystal â ledled y rhanbarth gyda gwell mynediad i amgueddfeydd, neuaddau theatr, canolfannau diwylliannol a chanolfannau hamdden, yn enwedig mewn cyrchfannau strategol allweddol gan gynnwys Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr. |
| **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 effeithiau ar lygredd **sŵn** eto yn absenoldeb data meintiol, ond gellir cymryd y bydd effaith andwyol fach, yn bennaf o ganlyniad i drenau yn dod i stop yn yr orsaf, gan nodi hefyd effeithiau sŵn adeiladu tymor byr ac effeithiau dirgryniadau. Nid oes unrhyw Feysydd Blaenoriaeth Cynllunio Sŵn yn ardal yr astudiaeth 2km ac mae nifer y derbynyddion preswyl sy’n agos at y safle arfaethedig yn sylweddol isel.  Bydd effeithiau **bioamrywiaeth** ar Ddyffryn Trelái yn dibynnu ar ddadansoddi arolygon pellach, er bod ffotograffiaeth o'r awyr, ymarfer gwirioneddau tir ac arolwg Cam 1 wedi ystyried nodweddion ecolegol allweddol gan gynnwys effeithiau ar gynefinoedd, rhywogaethau a warchodir, coetir, gwrychoedd a glaswelltiroedd, er enghraifft. Mae'r effeithiau ar fioamrywiaeth yn dibynnu ar leoliad y safle a ffefrir a byddai angen gwirio’r effeithiau drwy arolwg Botanegol Cam Dau. Mae angen data pellach gan gynnwys arolygon rhywogaethau a warchodir yn ystod cam nesaf yr arfarniad a bydd angen argymell gweithgareddau lliniaru posibl mewn Asesiad o'r Effaith Ecolegol. Mae'r lleoliad a ffefrir ar hyn o bryd wedi'i leoli'n bennaf ar lawr caled (maes parcio Renishaw) heb fawr o werth ecolegol ac felly ystyrir bod effaith andwyol fach yn rhesymol yn y lleoliad hwn, ar y rhagdybiaeth bod lliniaru ecolegol yn elfen ddylunio allweddol o'r cynnig lle bo hynny'n berthnasol.  Mae arfarniad desg cychwynnol ar hydroleg wedi'i gynnal i ystyried yr effeithiau ar **amgylchedd dŵr** y dewisiadau. Mae hyn wedi nodi dynodiadau parthau llifogydd, asedau modern, pyllau, nentydd ac afonydd o fewn ardal yr astudiaeth. Mae'n hysbys bod y lleoliad a ffefrir ar hyn o bryd wedi dioddef llifogydd yn y gorffennol (dynodiad Parth B yn y DAM), er bod y safle arfaethedig wedi'i leoli ar dir yr ystyrir yn bennaf ei fod mewn perygl isel o lifogydd. Bydd dadansoddiad pellach yn cael ei gwblhau yn ystod cam nesaf yr asesiad.  O ran **gwerthoedd opsiwn a gwerthoedd nad ydynt yn opsiwn**, mae gorsaf reilffordd yn cynnig dewis amgen mwy hyfyw i deithiau a wneir mewn car ar hyn o bryd ac yn cynyddu gwydnwch y rhwydwaith trafnidiaeth drwy ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth mwy cynaliadwy. Byddai hyn ar gyfer teithiau lleol a rhanbarthol yn ogystal â thu hwnt. |
| **Cymru iachach**  *Cymdeithas sy’n gwneud y gorau o lesiant 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 byddai'r dewis yn cael rhywfaint o effaith fuddiol ar **weithgarwch corfforol** yn seiliedig ar y dybiaeth y byddai cyfnewidfa gorsaf reilffordd newydd yng Nghyffordd 34 yr M4 yn annog y potensial i feicio ymhlith cymunedau lleol i'r gogledd a'r de o goridor yr M4, a hynny gyda chefnogaeth cyfleusterau beicio addas yn yr orsaf reilffordd. Byddai gweithredu gorsaf reilffordd newydd hefyd yn ei hanfod yn cefnogi mwy o weithgarwch corfforol drwy gerdded, yn enwedig fel rhan o daith bellach y defnyddwyr rheilffordd o'u gorsaf gyrchfan.  Rhagwelir y bydd gorsaf reilffordd newydd yn lleihau nifer/pellter teithiau mewn ceir ledled y rhanbarth. Drwy leihau’r llif traffig ar y rhwydwaith priffyrdd strategol mae potensial i wella diogelwch ar y ffyrdd a lleihau **damweiniau** yn enwedig ar lwybrau'r M4, yr A48 a'r A4232, ond hefyd ar yr A4119 i'r gogledd o Gyffordd 34 yr M4, er y byddai traffig yn cael ei gynhyrchu ar lwybrau i gyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4 ac oddi yno. Disgwylir felly y bydd y gyfnewidfa'n cael ychydig o effaith fuddiol ar gyfraddau damweiniau, er y bydd y gwerth ariannol sy'n gysylltiedig â damweiniau yn cael ei archwilio'n fanylach fel rhan o'r arfarniad economaidd.  Mae asesiad ansoddol o **ddiogelwch** wedi'i gwblhau yn erbyn Uned A4.1.4 TAG i asesu'r effeithiau diogelwch o ganlyniad i gyfleuster cyfnewidfa reilffyrdd newydd. Byddai darparu cyfnewidfa reilffyrdd a bysus o ansawdd uchel gan osod goleuadau a theledu cylch cyfyng i'r safonau dylunio presennol yn sefydlu gwyliadwriaeth ffurfiol a chadarn ar hyd amgylchedd yr orsaf, gan gynnwys y cyfleuster Parcio a Theithio. Rhagwelir hefyd y byddai cyfnewidfa newydd yn cael ei chynllunio er mwyn manteisio i'r eithaf ar y potensial ar gyfer gwyliadwriaeth naturiol gan deithwyr a staff, gan wella ymhellach yr ymdeimlad o ddiogelwch.  Byddai gwyliadwriaeth anffurfiol ar amgylchedd yr orsaf yn debygol o gael ei hategu gan ddefnydd cadarnhaol o nodweddion tirlunio (cynllun dylunio’r plannu, er enghraifft) i gyfrannu at welededd ac atal tresbaswyr. Byddai hyn yn arbennig o berthnasol ym mhob rhan o'r maes parcio a'r mannau aros er mwyn lleihau'r potensial am ardaloedd cuddiedig er mwyn gwella canfyddiad defnyddwyr o ddiogelwch ar y safle wrth adael eu cerbydau. Yn ogystal, rhagwelir y byddai'r orsaf newydd yn cael ei chynllunio gyda pherimedr y safle wedi’i nodi’n glir ynghyd â mannau mynediad diogel wedi'u goleuo'n dda, gan sicrhau nad effeithir ar hygyrchedd a chyfeiriadu yn yr orsaf.  Byddai safonau dylunio gorsafoedd cyfredol yn ystyried gofynion goleuadau effeithiol yn ofalus tra'n sicrhau bod goleuadau dydd yn gwella amgylchedd yr orsaf. Byddai darpariaeth goleuadau gadarn yn sicrhau bod arwyddion dwyieithog a phwyntiau gwybodaeth/cymorth (argyfwng) wedi'u goleuo'n dda bob amser, yn ogystal â lleihau'r potensial ar gyfer cysgodion a allai effeithio ar uniondeb y teledu cylch cyfyng.  Er nad yw wedi'i nodi'n benodol fel rhan o asesiad Uned A4.1.4 TAG, mae defnyddioldeb yr orsaf gan bob teithiwr yn allweddol i sicrhau amgylchedd diogel yr orsaf. Rhagwelir felly y byddai cyfnewidfa newydd yn cael ei chynllunio wedyn i'r safonau dylunio diweddaraf ar gyfer gorsafoedd rheilffordd hygyrch sy'n darparu hygyrchedd llawn i deithwyr anabl o ran cyfleusterau parcio ceir, mannau aros a hygyrchedd rhwng platfformau (lifftiau/rampiau) er enghraifft.  Er bod manteision sylweddol wedi'u nodi, o'u hystyried yn erbyn y ddarpariaeth leol a strategol bresennol o drafnidiaeth gyhoeddus, mae effaith fuddiol gymedrol wedi'i dyrannu ar gyfer diogelwch a rhagwelir y bydd gorsaf gyfnewid arfaethedig yn effeithio ar rhwng 500 a 10,000 o deithwyr y dydd. Mae'r dybiaeth hon o’r effaith yn cwmpasu pob teithiwr a fyddai'n elwa o'r gwelliannau i'r ddarpariaeth rheilffyrdd yn y lleoliad strategol hwn, yn ogystal â'r rhai a fyddai'n trosglwyddo i fysus o ganlyniad i'r gwelliannau i wasanaethau a seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus.  Rhagwelir y gallai gorsaf reilffordd newydd ddarparu trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uchel i gyrchfannau allweddol gan gynnwys Caerdydd, Pen-y-bont ar Ogwr a thu hwnt i'r Gorllewin a'r Dwyrain, gan wella gofal, golygfeydd a’r straen ar deithwyr ledled y rhanbarth. Mae asesiad ansoddol wedi'i gwblhau yn unol ag Uned TAG A4.1.6 (Effeithiau ar **Ansawdd y Daith**) sy'n nodi sgôr effaith gymedrol o ran buddiant.  Mae'r ddarpariaeth o drafnidiaeth gyhoeddus yn ardal yr astudiaeth wedi'i chyfyngu'n helaeth ar hyn o bryd ac mae’r dewisiadau o ran dulliau teithio nad ydynt yn ymwneud â cheir yn gyfyngedig. Gallai gorsaf reilffordd strategol a modern newydd ger Cyffordd 34 yr M4, ac a gynlluniwyd i'r safonau presennol, ddarparu gwelliannau sylweddol i ofal teithwyr gan wella cyfleusterau strategol, glendid, gwybodaeth a'r amgylchedd o gymharu â'r sefyllfa bresennol.  Mae nifer y gwasanaethau rheilffordd a fyddai'n cael eu gweithredu i hwyluso'r orsaf reilffordd newydd yn destun asesiad pellach, ond byddai sefydlu teithiau rheilffordd newydd o fewn a thrwy ardal yr astudiaeth yn gallu gwella ansawdd profiad teithiwr o ran golygfeydd. Mae’r ardal astudiaeth uniongyrchol a lleoliad arfaethedig yr orsaf yn bennaf o fewn ardal cefn gwlad gyda golygfeydd da iawn sy'n cynnwys coetir hynafol, safleoedd gwarchod natur pwysig, SoDdGA ac ardaloedd cadwraeth. Felly, gallai annog teithiau newydd ar y rheilffyrdd wella canfyddiad teithiwr o'r ardal leol, yn ogystal ag ar hyd a lled y rhanbarth gan fod Prif Reilffordd De Cymru yn croesi'n bennaf drwy dirwedd wledig. Gallai persbectif amgen ar dreflun hefyd wella diddordeb teithwyr fel rhan o'r daith reilffordd wrth i’r llwybr gydgysylltu ag aneddiadau trefol.  Rhagwelir ymhellach y byddai gweithredu gorsaf reilffordd newydd yn gwella’r straen ar deithwyr. Er y byddai angen car ar y rhan fwyaf o deithwyr o hyd i gyrraedd yr orsaf, gallai'r potensial i leihau pellteroedd teithio mewn car leihau effaith straen sy'n gysylltiedig â gyrru yn sgil rhwystredigaeth ac ofn damweiniau posibl. Yn ogystal, gallai gweithredu cyfnewidfa o ansawdd uchel sy’n gweithredu mesurau diogelwch da, sy’n cynnig golygfeydd o’r amgylchedd ac yn darparu gwybodaeth leddfu’r ansicrwydd sy’n ymwneud â’r llwybrau fel rhan o'r profiad teithio, gan wella'r mynediad presennol i seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.  Er bod manteision sylweddol wedi'u nodi, o'u hystyried yn erbyn y ddarpariaeth leol a strategol bresennol o drafnidiaeth gyhoeddus, mae effaith fuddiol gymedrol wedi'i dyrannu ar gyfer ansawdd teithiau a rhagwelir y bydd gorsaf gyfnewid arfaethedig yn effeithio ar rhwng 500 a 10,000 o deithwyr y dydd. Mae Senario 2 o’r Galw a Ragwelir (2026 Gwna-Rywbeth gyda gorsaf reilffordd) yn rhagweld y byddai 133,969 y flwyddyn yn defnyddio'r orsaf, ac yn cynyddu i 216,982 o deithwyr y flwyddyn o dan Senario 4 y Galw a Ragwelir (Gwna-Rywbeth gyda gorsaf reilffordd a Datblygiad Renishaw) gan dybio bod materion tagfeydd lleol yng Nghyffordd 34 yr M4 yn cael eu lliniaru.  Yn seiliedig ar Adroddiad Cynnydd **Ansawdd Aer** 2016 ar gyfer Bro Morgannwg, mae ansawdd cyffredinol yr aer ar draws y sir yn cydymffurfio â rheoliadau i ddiogelu iechyd pobl. Nid oes unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer (ARhAAau) o fewn 2km i ardal yr astudiaeth. Byddai angen ystyried effaith adeiladu ar reoli ansawdd aer/llwch, er y gallai trosglwyddo teithiau o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd gan leihau pellteroedd teithio mewn car helpu i wella’r ansawdd aer.  Nid oes unrhyw **Asesiad o'r Effaith ar Iechyd** ffurfiol 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 cost gynyddol trafnidiaeth yn golygu bod llawer o aelwydydd yn ei chael hi'n anodd fforddio perchen ar gar a'i redeg, mae hyn yn arbennig o wir wrth ystyried y dyfodol gyda cherbydau trydanol yn cael eu hystyried fel yr unig ddewis o deithio preifat ar ôl 2030. Drwy ddarparu dewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus dibynadwy ac uniongyrchol, gellir gwneud teithio'n fwy fforddiadwy i rai rhannau o gymdeithas, yn arbennig yr ifanc a'r henoed (mae 21% o drigolion ardal yr astudiaeth wedi ymddeol sy'n fwy na'r ganran ar gyfer Bro Morgannwg (16%), De-ddwyrain Cymru (15%) a Chymru (16%) yn gyffredinol. Mae hyn yn arbennig o wir os yw costau parcio ceir yn y cyfleuster yn rhatach na'r rhai yn y gyrchfan a ddymunir gan y defnyddiwr. Fodd bynnag, mae gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn aml yn anfforddiadwy i rai grwpiau yn y gymdeithas. Dylid nodi y gall fod angen i rai defnyddwyr yr orsaf reilffordd deithio mewn car i ddefnyddio'r orsaf.  Mae ystyriaeth bellach o’r **asesiad o’r effaith ar amrywiaeth, cydraddoldeb a hawliau dynol** wedi'i chynnwys fel rhan o gwmpas gwaith GRIP 3. |
| **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 | Rhagwelir y bydd gorsaf reilffordd newydd yn lleihau llif traffig drwy Bendeulwyn a Chlawdd Coch gyda'r potensial i leihau effeithiau **gwahanu**. Yn unol ag Uned A4.1 / Adran 5 TAG (Effeithiau Gwahanu) rhagwelir rhywfaint o effaith gadarnhaol gyda llai na 200 o drigolion lleol ar amcangyfrif yn elwa o unrhyw ostyngiadau mewn llif traffig. Ni ragwelir y byddai'r orsaf reilffordd yn creu problemau gwahanu newydd gan y bydd llwybrau a chysylltiadau presennol yn cael eu cadw. Byddai gwell mynediad i gyfleusterau addysg ac iechyd drwy ddulliau cynaliadwy o deithio ac mae gwelliannau i seilwaith trafnidiaeth yn rhan o nod y rhanbarth o gynyddu ei atyniad i ymwelwyr, gwella mynediad i safleoedd cyflogaeth a hyrwyddo dulliau cynaliadwy eraill o deithio. |
| **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 | Mae adeiladu'r orsaf reilffordd sy'n cwmpasu adeilad, maes parcio a phont droed yn debygol o gael effaith andwyol fach i niwtral ar y **dirwedd** leol yn dibynnu ar y dewis a ffefrir a nodwyd yn astudiaeth GRIP 3. Byddai effaith y datblygiad yn elwa o well tirlunio/camau lliniaru o amgylch yr orsaf reilffordd gan gynnwys cadw neu blannu llystyfiant newydd. At hynny, mae angen tirlunio’n dda i liniaru effeithiau goleuadau yn y nos. Fodd bynnag, dylid nodi bod coridor yr M4, adeiladau presennol Renishaw/maes parcio a’r seilwaith rheilffyrdd yn rhan allweddol o'r patrwm tirwedd lleol presennol. Gan fod lleoliad y safle i ffwrdd o drefi ac ardaloedd trefol, mae'r effaith ar **dreflun** yn cael ei hystyried yn niwtral.  Mae asesiad desg o'r effaith ar yr **amgylchedd hanesyddol** wedi'i gynnal fel rhan o astudiaeth bresennol Cam Dau a Mwy WelTag. Mae’r asesiad hwn wedi ystyried henebion cofrestredig, asedau nad ydynt wedi'u dynodi, gweddillion archeolegol, asedau treftadaeth, asedau modern, adeiladau rhestredig a pharciau a gerddi cofrestredig. Mae'r effeithiau'n dibynnu ar leoliad y safle, er bod y sgoriau hyn yn amrywio ar hyn o bryd o effaith niwtral i fân effeithiau andwyol.  Nododd Cyngor Bro Morgannwg yn y Cynllun Datblygu Lleol, *'ar ôl asesu lefelau’r defnydd o’r* ***Gymraeg*** *ar draws Bro Morgannwg nid ystyrir ei fod yn fater y mae angen mynd i'r afael ag ef yn y Cynllun. O ganlyniad nid ystyrir y bydd gan y cynigion sydd yn y CDLl effaith niweidiol ar yr iaith na’r diwylliant Cymraeg nac yn effeithio yn ymarferol ar gydbwysedd ieithyddol Bro Morgannwg na’r cymunedau o fewn y Fro.’*  Mae gan Lywodraeth Cymru weledigaeth strategol a amlinellir yn Cymraeg 2050; Miliwn o Siaradwyr Cymraeg (2017) i gynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg ledled Cymru, *gan nodi 'Y flwyddyn 2050: Mae'r Gymraeg yn ffynnu, mae nifer y siaradwyr wedi cyrraedd miliwn, ac fe'i defnyddir ym mhob agwedd ar fywyd. Mae ewyllys da ac ymdeimlad o berchnogaeth tuag at yr iaith ymhlith y rhai nad ydynt yn siarad Cymraeg a chydnabyddiaeth gan bawb o’i chyfraniad at ddiwylliant, cymdeithas ac economi Cymru.’*Mae'r strategaeth yn bwriadu cyflawni'r weledigaeth hon drwy ddefnyddio tair thema strategol gan gynnwys (1) cynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg, (2) cynyddu'r defnydd o'r Gymraeg a (3) creu amodau ffafriol – seilwaith a chyd-destun. Byddai gweithredu gorsaf reilffordd newydd yn ei gwneud yn ofynnol i'r holl wybodaeth i deithwyr, arwyddion a chyhoeddiadau cyhoeddus fod yn ddwyieithog, gan gefnogi gweledigaeth Llywodraeth Cymru yn ei hanfod. |
| **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 lesiant 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 | Byddai angen ymchwilio i effaith yr adeiladu ar reoli **nwyon tŷ gwydr** yng Ngham Tri WelTAG i gefnogi'r broses AEA, er y gallai trosglwyddo teithiau o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd gan leihau pellteroedd teithio mewn car helpu i wella lefelau’r allyriadau nwyon tŷ gwydr fesul defnyddiwr. Bydd cwblhau'r arfarniad economaidd fel rhan o gwmpas arfaethedig y gwaith yn caniatáu rhoi gwerth ariannol ar y gweithredu cychwynnol i helpu i gwblhau astudiaeth Cam 2 WelTAG.  Ystyrir bod y safleoedd cyflogaeth yn y coridor hwn yn hanfodol er mwyn sicrhau llwyddiant Bargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd a'i gweledigaeth a'i dyheadau i gynyddu Gwerth Ychwanegol Crynswth yn sylweddol ac felly bydd yn effeithio ar amrywiaeth eang o bobl yng Nghymru a’r tu hwnt sy'n gweithio yn yr ardal neu'n ymweld â hi. |

**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.

|  |
| --- |
| Yn ystod y cam hwn o'r gwerthusiad, tybir y byddai Bro Morgannwg, drwy weithio gyda Thrafnidiaeth Cymru, Network Rail a Llywodraeth Cymru, yn gyfrifol am ddarparu cyfnewidfa gorsaf reilffordd yng Nghyffordd 34 yr M4. Byddai hyn yn amodol ar gadarnhad. Byddai rheoli a chyflawni'r cynllun yn debygol o ddilyn Cynllun Gwaith Trafnidiaeth Cymru a phroses GRIP Network Rail sy'n cwmpasu cychwyn a dichonoldeb y cynllun, dethol dewisiadau, datblygu dyluniadau, adeiladu a chloi’r prosiect. Rhagwelir wedyn y byddai'r gwaith o ddatblygu gorsaf reilffordd newydd yn cael ei ddatblygu mewn ymgynghoriad agos â rhanddeiliaid integrol, yn ogystal â thrwy ymgynghori â'r cyhoedd.  Er mwyn sicrhau bod y gwaith o reoli rhanddeiliaid a chyfathrebu ar y prosiect yn cael ei reoli'n gywir, byddai Cynllun Cyfathrebu yn cael ei ddrafftio sy'n nodi sut y bydd yr holl gyfathrebiadau rhwng aelodau tîm y prosiect a phartïon allanol yn cael 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.  Bydd risg yn cael ei rheoli ar y prosiect yn unol â'r gweithdrefnau a nodir yng Nghynllun Gwaith GRIP/Trafnidiaeth Cymru. Dylid cynnal gweithdy risg yn gynnar yn astudiaeth Datblygu Dewisiadau a Dethol Cam 3 GRIP/ Cam B Trafnidiaeth Cymru. Yna dylid llunio cofrestr risg a’i hadolygu a’i diweddaru (lle bo angen) o leiaf bob tri mis drwy gydol oes y prosiect.  Bydd y ffordd y caiff y prosiect ei gyflawni yn cael ei phenderfynu yng Ngham Tri WelTAG. |

**4. ACHOS ARIANNOL**

**Proffil gwariant ariannol**

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Cyn 2021/22** | **2021/22** | **2022/23** | **2023/24** | **2024/25** | **Yn ddiweddarach** | **Cyfanswm** |
| Arolygon |  |  |  |  |  |  |  |
| Dylunio – GRIP a WelTAG |  | **675,875** |  |  |  |  |  |
| Prynu Tir |  |  |  |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** |  | **675,875** | **I'w gadarnhau ar gyfer Cam 3 WeLTAG** |  |  |  |  |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r ffynhonnell(au) ariannu  *(nodwch enw'r sefydliad*) |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** |  | **675,875** | **I'w gadarnhau ar gyfer Cam 3 WeLTAG** |  |  |  |  |

**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 – GRIP a WelTAG | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** |
| Prynu Tir |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r ffynhonnell(au) ariannu *(nodwch enw’r sefydliad)* |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** | **168,968.75** |

**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 Arcadis Consultants wedi cwblhau astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG. Cyn y gellir symud ymlaen i gam nesaf y gwaith arfaethedig, bydd angen cael y gymeradwyaeth angenrheidiol ar yr astudiaeth Cam Dau a Mwy.  Cynigir asesiad o'r effaith economaidd fel rhan o gwmpas newydd y gwaith, sy'n cwmpasu arfarniad gwerth am arian o gostau cyfalaf a chostau oes gyfan. Bydd yr astudiaeth Datblygu Dewisiadau a Dethol GRIP Cam 3/ Cam B Trafnidiaeth Cymru ategol yn caniatáu nodi’r dewis a ffefrir fel rhan o astudiaeth Cam Dau WelTAG wedi'i chwblhau. Bydd y Cyngor yn contractio ymgynghorwyr i gyflawni cwmpas arfaethedig y gwaith. Bydd y contract yn cael ei osod yn unol â Rheoliadau Ariannol a Rheolau Sefydlog y Cyngor yn ogystal ag yn unol â rheolau caffael.  Bydd y dull o weithredu'r cynllun yn destun trafodaeth gychwynnol a sefydlu yn GRIP 3. Byddai angen cymorth refeniw parhaus hefyd i hwyluso'r gwaith o wella gwasanaethau, er nad yw graddau pob un yn hysbys ar hyn o bryd. Bydd hyn yn rhan o gam nesaf proses WelTAG.  Yna byddai angen comisiynu astudiaeth Cam Tri WelTAG (fel rhan o gwmpas gwaith ar wahân) i ddatblygu'r achos busnes llawn ar gyfer y dewis a ffefrir. Byddai cwmpas yr hyn y gellir ei gyflawni drwy GRIP | Trafnidiaeth Cymru yn amodol ar gytundeb rhanddeiliaid allweddol, er y tybir y byddai angen astudiaeth Datblygu Dewisiadau Sengl gychwynnol Cam 4 GRIP/ Cam C Trafnidiaeth Cymru i gefnogi arfarniad WelTAG. Ar hyn o bryd rhagwelir y byddai Cyngor Bro Morgannwg yn caffael y WelTAG ac astudiaethau rheilffordd drwy dendr neu fframwaith cystadleuol, ond mae'r strategaeth gaffael arfaethedig yn amodol ar gadarnhad. |

**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?

|  |
| --- |
| Bydd cynllun monitro a gwerthuso yn cael ei lunio fel rhan o gam cyflenwi unrhyw broject 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 |