**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** | Gwaith pellach Cam Dau a Mwy: Gwelliannau i’r Rhwydwaith Trafnidiaeth rhwng cyffordd 34 yr M4 a’r A48 |
| **Rhif Blaenoriaeth y Cynllun** | 2 (ar y cyd) |
| **Cynllun Presennol neu Newydd** | Ar hyn o bryd |
| **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** | £115,000 |
| **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 rydych 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 **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: |

1. Pwy sydd neu 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, Cynghorau Cymuned Lleol, Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, Awdurdodau Lleol Cyfagos, Gweithredwyr bysus lleol, Network Rail, Cymdeithas Tacsis/Cerbydau Llogi Preifat, Cymdeithas 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 arnom angen disgrifiad o'r cynllun cyfan a'r elfennau i'w cyflawni ym mhob blwyddyn ariannol. Dylai ceisiadau am becyn o gynlluniau gynnwys rhestr â chostau'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 05970 76655 | 51.481008 -3.3554658 |
| **Gwella Trafnidiaeth Strategol sy'n Cwmpasu Coridorau o Gyffordd 34 yr M4 at yr A48 | Astudiaeth Cyswllt Priffyrdd**  Mae'r cynllun yn cynnwys ystyried opsiynau posibl ar gyfer gwella'r rhwydwaith trafnidiaeth strategol sy'n cwmpasu coridorau o Gyffordd 34 yr M4 i'r A48 (Lôn Pum Milltir), gan gynnwys Coridor Pendeulwyn (neu ddewis arall). Cynhelir y broses arfarnu dewisiadau yn unol â fersiwn diweddaraf WelTAG (Rhagfyr 2017) Llywodraeth Cymru gan gynnwys cyngor ar arfarnu mewn cysylltiad â nodau llesiant Deddf Cenedlaethau’r Dyfodol (2015) (Cymru).  Ar ôl ystyried astudiaeth wreiddiol Cam Dau WelTAG y cynllun ym mis Hydref 2018, cytunodd y Grŵp Adolygu ar nifer o argymhellion i'w gwireddu mewn astudiaeth bellach (o'r enw Cam Dau a Mwy WelTAG) gan gynnwys rhaglen o arolygon ac ymchwiliadau amgylcheddol cyfnod cynnar, ynghyd â datblygu’r dyluniadau cysyniad cyswllt priffyrdd yn fanylach. Diben y gwaith ychwanegol oedd ystyried adborth ymgynghoriad cyhoeddus 2018 a chyflwyno gwybodaeth ychwanegol i lywio'r arfarniad. Ers hynny, mae Astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG wedi ystyried pedwar dewis, gan gynnwys:   * Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis A – Llwybr Priffyrdd tua'r Dwyrain o Bendeulwyn (oddi ar y ffordd bresennol) * Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis B – Llwybr Priffordd tua'r Gorllewin o Bendeulwyn (oddi ar y ffordd bresennol) * Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis C1 – Gwella Seilwaith Presennol (ar y ffordd bresennol) * Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis C2 – Gwella Seilwaith Presennol (ar y ffordd bresennol)   Ar hyn o bryd mae'r Cyngor wrthi'n ystyried Ymgynghoriad Astudio Cam Dau a Mwy WelTAG a ddaeth i ben ar 23 Rhagfyr 2020.  <https://www.valeofglamorgan.gov.uk/Documents/Our%20Council/consultation/J34-to-A48/Stage-2-Plus/A4-Consultation-Document-ENGLISH.pdf>  Mapiau ardal ar y ddolen uchod (tudalen 7 llinell ddwyreiniol, tudalen 10 llinell orllewinol, tudalen 13 a 16 dau ddewis ar y ffordd bresennol).  **Achos Busnes Amlinellol Diweddaraf** WelTAG Cam Dau a Mwy  Diben Cam Dau WelTAG yw archwilio'n fanylach y rhestr fer o ddewisiadau ar gyfer mynd i'r afael â'r broblem dan sylw. **Yn dilyn allbwn ac adborth a gafwyd fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus diweddaraf (Medi 2020 – Rhagfyr 2020), bydd cwmpas arfaethedig y gwaith yn cynnwys astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG wedi'i diweddaru a fydd yn ystyried ac yn arfarnu'r pedwar dewis priffyrdd ymhellach. Mae'r tasgau ychwanegol sy'n gysylltiedig â diweddaru’r astudiaeth Cam Dau a Mwy yn cwmpasu:**   * **Adolygu'r achos dros newid, gan ystyried ymhellach o leiaf datganiadau argyfwng hinsawdd Llywodraeth Cymru a Chyngor Bro Morgannwg ac effeithiau covid-19 sy'n dod i'r amlwg.** * **Asesiad o’r Effaith ar Iechyd** * **Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb** * **Diweddaru modelu traffig SEWTM.** * **Modelu traffig cyffyrdd lleol (Sycamore Cross, Cyffordd 34 yr M4, cyffyrdd newydd/presennol sy'n cydgysylltu ag opsiynau oddi ar y ffordd bresennol).** * **Diweddaru’r arfarniad economaidd, sy'n cwmpasu asesiad gwerth am arian ac ystyried newidiadau yn Llyfr Data TAG f1.14 a rhagolygon y Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol ym mis Gorffennaf 2020, sy'n ystyried effeithiau Covid-19.** * **Gweithdy Cynllunio Di-garbon.** * **Adroddiad Asesu Carbon a Gwydnwch yr Hinsawdd.** * **Diweddaru’r arfarniad amgylcheddol (achos strategol a thrafnidiaeth).** * **Ymgysylltu â rhanddeiliaid** * **Adroddiad Asesiad o’r Effaith Diweddaraf** * **Achos Busnes Amlinellol Diweddaraf Cam Dau a Mwy WelTAG**   Mae elfen allweddol o'r gwaith arfaethedig yn cynnwys cwblhau'r **Adroddiad Asesu Carbon a Gwydnwch yr Hinsawdd,** ynghyd â chwblhau **Gweithdy Cynllunio Di-garbon**. Mae pryderon ynghylch newid yn yr hinsawdd wedi bod yn eitem allweddol a godwyd fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus diweddaraf (Medi 2020 – Rhagfyr 2020), ynghyd â momentwm cynyddol tuag at ddatgarboneiddio trafnidiaeth yng Nghymru. Bydd y tasgau hyn yn caniatáu gwell dealltwriaeth o effeithiau o'r fath er mwyn llywio arfarniad Cam Dau WelTAG. Ceir crynodeb isod o'r hyn y mae'r tasgau hyn yn ei gwmpasu:   * **Gweithdy Cynllunio Di-garbon** * Mae'r cam dewis hwn yn rhoi cyfle i'r cynllun archwilio'r potensial i leihau effaith carbon y prosiect mewn ffordd ystyrlon. Bydd yr ymgynghorydd a benodwyd yn datblygu ac yn cyflwyno gweithdy ar gyfer tîm y prosiect, gan gynnwys y peirianwyr dylunio, y cleient a rhanddeiliaid allweddol eraill. Byddai'r gweithdy yn dilyn egwyddorion lleihau carbon a nodir yn PAS2080: 2016 i'w trafod; gan gynnwys cynhyrchu/trafod syniadau (cyfleu a rhannu’r holl syniadau posibl ar gyfer lleihau allyriadau carbon) a rhesymu (lle caiff yr holl syniadau a gynhyrchir eu dosbarthu a'u blaenoriaethu yn seiliedig ar effaith a rhwyddineb gweithredu). Y diben yw nodi a chanolbwyntio'n glir ar gyfleoedd a fyddai'n hawdd eu gweithredu a byddai hynny'n cael effaith fawr ar allyriadau a chost carbon y Prosiect. Byddai allbynnau'r gweithdy yn cyfrannu at yr Asesiad Carbon ac Adroddiad Gwydnwch yr Hinsawdd, gan ychwanegu rhagor o werth at wneud penderfyniadau yn ystod y broses werthuso dewisiadau, yn ogystal â hwyluso ystyriaethau carbon ar gyfer unrhyw lwybr dewisol wrth symud ymlaen. * **Adroddiad Asesu Carbon a Gwydnwch yr Hinsawdd** * Byddai'r adroddiad Asesu Carbon a Gwydnwch yr Hinsawdd yn cael ei baratoi ar gyfer y Prosiect i fyfyrio ar y llwybrau dewisol posibl ac asesiad lefel uchel o'r allyriadau carbon y rhagwelir y cânt eu cynhyrchu yn ystod y cyfnod adeiladu a chyfnod gweithredol yr ateb dylunio a nodi’r addasu y byddai ei angen o ganlyniad i newid yn yr hinsawdd. Bydd yr asesiad yn dilyn Canllawiau Hinsawdd DMRB ALl 114, a fydd yn disgrifio effeithiau sylweddol tebygol prosiectau ar destun yr amgylchedd o ganlyniad i effaith y prosiect ar yr hinsawdd a pha mor agored i niwed yw'r prosiect yn gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd (gwydnwch). DMRB ALl 114 Hinsawdd yw'r canllawiau diweddaraf sydd ar gael ar gyfer prosiectau seilwaith a dyma’r canllawiau methodoleg y disgwylir eu dilyn yn ystod y cam Asesu Effeithiau Amgylcheddol dilynol (Cam Tri WelTAG).   O ystyried bod ymgynghoriad cyhoeddus cynhwysfawr wedi'i gwblhau yn 2018 (Cam Dau WelTAG) ac yn 2020 (Cam Dau a Mwy WelTAG), tybir ar hyn o bryd na fydd angen ymgynghoriad cyhoeddus ychwanegol ar benllanw'r cwmpas gwaith arfaethedig newydd hwn.  Bydd yr Arfarniad diweddaraf 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. Allbwn y gwaith fydd adroddiad Cam Dau a Mwy WelTAG wedi’i ddiweddaru. Bydd y gwaith yn cynnwys Adroddiad Asesiad o’r Effeithiau gyda’r wybodaeth fanwl sy’n ategu’r wybodaeth gryno ym mhrif ddogfen yr Arfarniad.  **Crynodeb o'r Costau**  Amcangyfrifir mai dyma fydd y costau dichonoldeb a dylunio (ac eithrio TAW):   * **Cyfanswm £115,000** ar gyfer Achos Busnes Amlinellol Cam Dau a Mwy WelTAG wedi'i Ddiweddaru y gellir ei gyflawni **yn 2021/22** (gan gynnwys lwfans o £30,000 ar gyfer modelu SEWTM a lwfans o £5,000 ar gyfer arolygon traffig cyffyrdd lleol + treuliau eraill).   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 mewn modd niwtral i gadarnhaol â'r blaenoriaethau pum mlynedd a nodir yn y Strategaeth Drafnidiaeth ddrafft ar gyfer Cymru (SDC) sydd ar y gweill. 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 ôl 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 opsiynau 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 llesiant.  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Blaenoriaeth Pum Mlynedd | AMC1 | AMC2 | AMC3 | AMC4 | AMC5 | | Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy gynllunio o flaen llaw ar gyfer gwell cysylltedd corfforol a digidol, mwy o wasanaethau lleol, mwy o weithio gartref a gweithio o bell a mwy o deithio llesol, fel bod angen defnyddio car bob dydd ar lai o bobl. | + | ++ | + | 0 | + | | Cynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru drwy ddarparu gwasanaethau y gall pawb eu defnyddio, y mae pawb eisiau eu defnyddio, ac y mae pawb yn eu defnyddio. | + | + | + | 0 | + | | Seilwaith trafnidiaeth diogel, hygyrch ac a gynhelir a rheolir yn dda, sydd hefyd wedi'i ddiogelu at y dyfodol i gefnogi dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy, yn enwedig cerdded a beicio, trafnidiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio. | ++ | ++ | ++ | 0 | + | | Gwneud dewisiadau trafnidiaeth gynaliadwy yn fwy deniadol a fforddiadwy i fwy o bobl a busnesau, gan barchu'r ffaith nad oes gan lawer o bobl ddewisiadau, gan gynnwys y rhai mewn ardaloedd gwledig neu bobl anabl. | + | ++ | ++ | 0 | + | | Cefnogi datblygiadau digidol, technolegol a gweithredol sy'n helpu mwy o bobl a busnesau i fabwysiadu dewisiadau trafnidiaeth mwy cynaliadwy. | + | + | + | 0 | + | |
| **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 gatalydd 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 yn cynnig manteision datblygu economaidd trwy dde Cymru i gyd. Mae ymgynghori a dadansoddiad dogfennol wedi dangos bod cysylltedd trafnidiaeth presennol Bro Morgannwg ar lefel is nag sy’n ddelfrydol o ran amseroedd teithio, dibynadwyedd amseroedd teithio, darpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus a llwybro traffig strategol. Os nad eir i'r afael â'r materion hyn, mae perygl na fydd y cyfleoedd economaidd-gymdeithasol a gynigir gan Fro Morgannwg (gan gynnwys Maes Awyr Caerdydd – Ardal Fenter Sain Tathan) yn cael eu gwireddu'n llawn.  Mae sylfaen economaidd-gymdeithasol ardal yr astudiaeth wedi amlygu'n glir y llu o broblemau a brofir ar hyn o bryd ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd a Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Mae'r rhain yn cynnwys lefelau isel o gynhyrchiant a chystadleuaeth busnes, mewnfuddsoddiad cyfyngedig, cyfraddau uchel o ddiffyg gweithgarwch economaidd a diweithdra ac ardaloedd o amddifadedd lluosog dwys. Mae'r Ardal Fenter yn rhan o becyn o fesurau ar draws y Dinas-ranbarthau perthnasol a allai ddechrau mynd i'r afael â'r materion hyn drwy greu cyfleoedd cyflogaeth (gwerth uchel) uniongyrchol, anuniongyrchol ac a ysgogir, yn ogystal â chyfleoedd cadwyn gyflenwi ehangach i fusnesau Cymreig ar draws y rhanbarth. Fodd bynnag, mae ei llwyddiant yn dibynnu ar gysylltu'r cyfleoedd cyflogaeth â'r farchnad lafur a sicrhau bod rhyngweithiadau busnes-i-fusnes mor ddi-dor â phosibl.  Gyda rhaglen fuddsoddiad cyfalaf ‘unwaith mewn cenhedlaeth’ mewn seilwaith trafnidiaeth yn y Brifddinas-ranbarth a chysylltu Cymru â Lloegr ar y gweill, mae cyfle i'r ardaloedd tua'r gorllewin o Gaerdydd gael mynediad gwell at 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 os nad eir i'r afael â phroblemau trafnidiaeth ym Mro Morgannwg, sy’n cyflwyno potensial ar gyfer colli cyfleoedd economaidd i Loegr.  Mae nifer o gyfleoedd hefyd i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd gan yr ystyrir yn gyffredinol bod maes awyr rhyngwladol sydd wedi'i gysylltu'n dda yn gadarnhaol o ran hyrwyddo datblygu economaidd a mewnfuddsoddi. Fodd bynnag, mae'r mynediad arwyneb presennol i'r maes awyr wedi'i nodi'n eang fel cyfyngiad.  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 ynddo ac, yn y tymor hwy, dyheadau defnydd tir ym Mro Morgannwg. Gellir effeithiau negyddol hyn 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. Mae cysylltedd priffyrdd gwell drwy’r coridor o gyffordd 34 yr M4 i'r A48 yn cynnig cyfle unigryw i sefydlu cyswllt Teithio Llesol effeithiol fel rhan annatod o'r cynllun (mae'r dewis yn cael ei ddatblygu yn amodol ar hynny) gan ddarparu gwell cysylltedd lleol/rhanbarthol.  Yng nghyd-destun y datganiadau a'r dyheadau rhanbarthol a cenedlaethol ar gyfer i ddatgarboneiddio trafnidiaeth yng Nghymru oherwydd yr Argyfwng Hinsawdd, mae gan y cynllun y potensial i newid allyriadau nwyon tŷ gwydr. Cyfrifwyd hyn hyd yma fel allbwn y modelu traffig ar gyfer y dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol, gan ddod â mantais ariannol werth £1.1M yn unig, gyda'r gostyngiad yn yr allyriadau yn seiliedig ar bellteroedd teithio cyffredinol is. Fodd bynnag, mae angen dadansoddiad pellach o nwyon tŷ gwydr (gweithredu ac adeiladu) ac mae'n elfen allweddol o gwmpas arfaethedig y gwaith, gan gynnwys ystyried seilwaith i gefnogi llai o effeithiau.  Ochr yn ochr â'r achos strategol dros newid, mae'r dadansoddiad ar gyfer astudiaeth WelTAG wedi canolbwyntio ar y materion penodol yn yr ardal arfarnu leol. Mae hyn yn ategu’r ffaith bod y rhwydwaith priffyrdd sy'n mynd drwy ac sy’n agos at goridor Pendeulwyn rhwng Cyffordd 34 yr M4 a'r A48 yn dra gwael, yn cynnwys lonydd cul heb lawer o lefydd pasio, cyflymder cyfyngedig o ganlyniad i aliniad ffordd anffafriol, ac mae’n anghydffurfio gan fwyaf â safonau presennol y Llawlyfr Dylunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd (DMRB).  Cyfyngir ar opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy hefyd gan nad oes mynediad uniongyrchol i wasanaethau rheilffyrdd lleol na rhanbarthol na darpariaeth gadarn ar gyfer beicio, ac er bod gwasanaethau bysus lleol yn gweithredu drwy bentref Pendeulwyn, mae gwasanaethau'n dioddef cyfyngiadau'r rhwydwaith ffyrdd ac oedi. Mae dibyniaeth fawr ar deithio mewn car i gael mynediad at wasanaethau a chyflogaeth gyda dewisiadau trafnidiaeth gyhoeddus cyfyngedig.  Mae tagfeydd traffig a materion gwydnwch sy'n amlwg ledled y rhanbarth yn effeithio'n arbennig ar goridor yr M4 a'r A48/A4232 yng Nghroes Cwrlwys yn ystod yr oriau cymudo brig. Mae dibyniaeth uchel ar geir yn yr ardal leol gyda 92% o'r rhai sy'n byw yn ardal yr astudiaeth yn berchen ar gar. O ganlyniad i dagfeydd, a phan fydd digwyddiadau ar yr M4, mae coridor Pendeulwyn hefyd yn cael ei ddefnyddio fel llwybr osgoi.  Mae 'Lôn Pum Milltir' o'r A48 i'r A4226 tua'r gogledd-orllewin o'r Barri wedi'i huwchraddio. Mae’n bosibl bod hyn yn newid patrymau teithio ar y rhwydwaith ffyrdd gan gynnwys drwy bentref Pendeulwyn. Yn ogystal, rhagwelir y bydd gwydnwch y rhwydwaith strategol ledled yr ardal hon yn dirywio yn y tymor canolig i'r hir gyda datblygiad wedi’i ymrwymo ar gynllun ar gyfer y rhanbarth.  O ganlyniad, mae cyfleoedd i gyflwyno a sefydlu rhwydwaith trafnidiaeth gwell a chynaliadwy drwy wella cysylltedd strategol tua'r de o Gyffordd 34 yr M4 i'r A48 a’r tu hwnt. Os na weithredir, rhagwelir y bydd tagfeydd traffig a phroblemau gwydnwch yn parhau i waethygu ar y llwybrau strategol, gan arwain at lefel gynyddol o draffig yn mynd drwy ardal Pendeulwyn er mwyn osgoi oedi.  Yn gryno, ystyrir bod gwella cysylltedd trafnidiaeth Bro Morgannwg yn angenrheidiol i gefnogi perfformiad economaidd a chysylltedd diwylliannol cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. 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 er mwyn cyrraedd y 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.) | * Gwella cysylltedd â Maes Awyr Caerdydd a safleoedd cyflogaeth strategol yn y rhanbarth. * Cynyddu opsiynau 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 llesiant. |
| **Canlyniadau'r cynllun**  Beth yw'r canlyniadau penodol y bydd y cynllun yn eu cyflawni? | * Amseroedd teithio byrrach a mwy dibynadwy rhwng y rhwydwaith strategol a Maes Awyr Caerdydd ac Ardal Fenter Sain Tathan. * Preswylwyr y cymunedau lleol yn defnyddio dulliau teithio cynaliadwy yn fwy. * 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. |
| **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 Llesiant Lleol, y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ac unrhyw bolisïau a chynlluniau cysylltiedig eraill. | Cyflwynir y polisïau allweddol ar y lefelau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol, gan amlygu'r polisïau a'r rhaglenni cyflawni a gynigir a'r cynlluniau sy'n berthnasol i'r astudiaeth hon, gydag adroddiadau drafft Cam Dau a Mwy WelTAG ac yn fanylach ar lefel leol yn yr Adroddiad Asesu Effeithiau cysylltiedig.  Mae asesiad WelTAG a gwblhawyd hyd yma yn nodi bod yr egwyddor o wella cysylltiadau i ac o Fro Morgannwg yn cyd-fynd yn dda â pholisïau trafnidiaeth, cynllunio ac economaidd-gymdeithasol cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. Yn benodol, mae Maes Awyr Caerdydd – Ardal Fenter Sain Tathan wedi'i nodi fel ardal cyfle strategol, ac mae’r fframwaith polisi cyffredinol yn rhoi arweiniad ar sut y gellir gwireddu potensial datblygiadau o'r fath.  Mae'r cydweddiad clir â phrif bolisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol yn arbennig berthnasol, sef:   * Byddai gwelliannau i gysylltedd Bro Morgannwg yn cyfrannu at alluogi 'Themâu' Ffyniant i Bawb - Y Strategaeth Genedlaethol. Byddai gwella mynediad i ardal lle mae twf cyflogaeth mawr yn bosibl a hyrwyddo datblygiad ar y lefel isranbarthol yn helpu i ddod â chyfleoedd busnes a chyflogaeth o bwys rhanbarthol i Fro Morgannwg, a fyddai o fudd i gymunedau ledled de Cymru. * Mae Cynllun Gweithredu Economaidd (EAP) yn sail i Ffyniant i Bawb, sy'n nodi gweledigaeth ar gyfer 'twf cynhwysol ar sylfeini cryf, diwydiannau grymus iawn y dyfodol a rhanbarthau cynhyrchiol.' O fewn y RhCC, mae ymrwymiad wrth y ddau: * Model datblygu economaidd newydd sy'n canolbwyntio ar y rhanbarth, a fydd yn hyrwyddo buddiannau a materion rhanbarthol yn Llywodraeth Cymru. Yng nghyd-destun yr astudiaeth hon, gellir ystyried hyn fel Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, y mae Bro Morgannwg yn rhan ohoni. * Rhaglen pum mlynedd o gyllid cyfalaf trafnidiaeth, sy'n cysylltu â phenderfyniadau defnyddio tir a chynllunio rhanbarthol gorfodol. Er bod yr ymrwymiad hwn yn parhau ar y cam strategol, mae'n bosibl y byddai'r Ardal Fenter yn cael ei hystyried yng nghyd-destun 'defnydd tir rhanbarthol dan orchymyn'. * Byddai buddsoddi mewn cysylltedd gwell hefyd yn gyfraniad sylweddol at y canlyniadau a thrwy hynny, y blaenoriaethau strategol a nodwyd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (sy'n cael ei diweddaru ar hyn o bryd). Yn ogystal â chefnogi mynediad at gyflogaeth, câi cysylltedd lleol a chenedlaethol cyffredinol ei wella, gydag amser teithio, dibynadwyedd a manteision amgylcheddol yn gwella yn gynyddol. * Mae gan y cyfle cyflogaeth rhanbarthol a gyflwynir gan yr Ardal Fenter y potensial i gyfrannu at flaenoriaethau Ein Cymoedd, Ein Dyfodol, yn enwedig o ran creu swyddi o ansawdd da a rhoi'r sgiliau i breswylwyr eu gwneud nhw. Fodd bynnag, bydd hwyluso'r canlyniad dymunol hwn yn gofyn am seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth sy'n cysylltu marchnad lafur y Cymoedd â chyfleoedd cyflogaeth ym Mro Morgannwg. * Mae'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol a'r Cynlluniau Datblygu Strategol sy'n cael eu datblygu yn debygol o gefnogi datblygiad safleoedd allweddol ym Mro Morgannwg, gan gynnwys yr Ardal Fenter. Byddai hyn yn rhoi sail polisi gadarn ar gyfer cefnogi gwelliannau mynediad i'r safleoedd hyn. Mae Drafft yr FfDC yn tynnu sylw at Faes Awyr Caerdydd fel cysylltiad rhyngwladol allweddol. * Mae Pweru Economi Cymru, y ddogfen sy'n sail i lawer o Fargen Dinas-ranbarth Caerdydd, yn pwysleisio'r angen i fuddsoddi mewn cysylltedd trafnidiaeth gwell er mwyn hyrwyddo datblygu economaidd a mynd i'r afael â phroblemau trafnidiaeth sy'n bodoli eisoes. * Mae Strategaeth Dwf ar gyfer Dinas-ranbarth Bae Abertawe yn cydnabod yr angen am gysylltedd gwell rhwng y Dinas-ranbarth, gweddill Cymru, y DU yn fwy cyffredinol a thramor. Nodir mynediad i Faes Awyr Caerdydd yn benodol fel canlyniad dymunol.   Yn ogystal, mae amcanion y cynllun wedi'u dilysu yn adroddiad drafft 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 eu haliniad â chanlyniadau a blaenoriaethau’r SDC newydd, yn ogystal ag amcanion Ffyniant i Bawb: Amcanion 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 a Cham Dau a Mwy WelTAG yn fwy diweddar 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. 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**

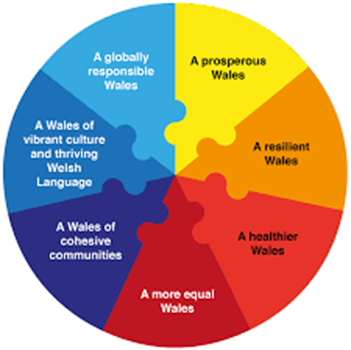
Nodwch isod sut mae eich cynllun yn cyfrannu at yr amcanion grant perthnasol. Llenwch am y grant rydych yn gwneud cais amdano yn unig a gadewch y llall yn wag.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 gynaliadwy 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.  Gallai'r opsiwn i wella'r rhwydwaith priffyrdd gan gynnwys llwybr Teithio Llesol integrol wella mynediad i gyfleusterau, gwasanaethau a chyflogaeth allweddol yn sylweddol – gallai wella mynediad at gyflogaeth drwy ddarparu rhyng-gysylltedd â Maes Awyr Caerdydd ac Ardal Fenter Sain Tathan, a fydd yn cynnig manteision datblygu economaidd drwy dde Cymru.  Byddai graddau'r budd-dal yn dibynnu ar nifer o ffactorau/newidynnau ac yn bennaf y dewis llwybr penodol a ddatblygir o Gam Dau WelTAG a'r posibilrwydd o wella'r rhwydwaith priffyrdd lleol er mwyn hwyluso gwell hygyrchedd, gan gynnwys gwelliannau posibl i Gyffordd 34 yr M4 (yn amodol ar ddadansoddiad pellach).  Rhagwelir y byddai effeithiau economaidd ehangach ychwanegol yn gysylltiedig â'r cynllun (unwaith eto, byddai gwerth y manteision yn dibynnu ar ba ddewis y penderfynir ei weithredu). Gallai’r rhain gynnwys buddsoddiad a ysgogir drwy ddatblygiad strategol ychwanegol sy’n codi yn sgil cysylltedd gwell ag Ardal Fenter Sain Tathan (mae'r cysylltiadau presennol yn cyfyngu ar dwf). At hynny, gallai fod manteision i fusnesau masnachol mwy (megis Aston Martin) drwy welliannau trafnidiaeth lle mae’r marchnadoedd cystadleuol yn amherffaith. Yn yr achos hwn, bydd yn helpu drwy ddarparu lefel well o gysylltedd ar gyfer diwydiant a busnesau.  Efallai y bydd effeithiau buddiol hefyd ar y cyflenwad llafur drwy wella cysylltedd rhwng y safleoedd cyflogaeth a chanolfannau poblogaeth, yn enwedig drwy gynorthwyo mynediad i gyflogaeth o Gymoedd y Rhondda ac awdurdodau cyfagos eraill. Er bod Ardal Fenter Sain Tathan yn gyfle o bwys rhanbarthol, mae dalgylch marchnad lafur y safle yn gyfyngedig oherwydd y seilwaith a'r gwasanaethau trafnidiaeth presennol. Os na chaiff y broblem hon ei datrys, efallai y bydd goblygiadau tymor hwy i gwmnïau sydd ym Mro Morgannwg ar hyn o bryd, ac o ran penderfyniadau lleoli busnesau gan ddarpar fuddsoddwyr. Mae dalgylch marchnad lafur cyfyngedig yr Ardal Fenter yn cael ei gyfyngu’n fwy fyth gan hygyrchedd busnes-i-fusnes cymharol wael.  Canfu'r dadansoddiad hygyrchedd a gynhaliwyd y byddai gostyngiadau cymharol fach yn yr amseroedd teithio i/o Fro Morgannwg yn ehangu’r farchnad lafur a dalgylchoedd busnes-i-fusnes yn sylweddol. O ganlyniad, gall gwella hygyrchedd arwain at adleoli swyddi mwy cynhyrchiol i'r ardal. Oherwydd bod y cysylltiad a gynigir yn creu cysylltiadau rhwng rhannau gweithredol y Brifddinas-Ranbarth, 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.  Yn ogystal, mae cynhyrchiant ym Mhrifddinas-ranbarth Caerdydd yn isel iawn o'i gymharu â Dinas-ranbarthau eraill y DU, felly gallai gwella cysylltedd â Bro Morgannwg fod yn rhan o becyn o fesurau i fynd i'r afael â hyn (ac yn rhannol i fynd i'r afael â diffyg safleoedd diwydiannol priodol).  Rhagwelir y byddai creu rhwydwaith priffyrdd gwell, wedi ei gynllunio yn ôl safonau presennol y DMRB, yn arwain at welliannau mesuradwy yn yr amseroedd teithio a dibynadwyedd yr amseroedd teithio gyda chyflymder cyfartalog uwch rhwng Cyffordd 34 yr M4 a’r A48, ynghyd â gwelliannau cyffordd cyfannol yn y cyffyrdd allweddol sy'n cydgysylltu â llwybr y briffordd. Ar gyfer teithiau strategol, byddai'r llwybr yn cynnig dewis arall ar gyfer teithio rhwng ardal y Fro/y Barri a Chymoedd y Rhondda, ac o'r gorllewin o Gyffordd 34 yr M4, gan leihau amseroedd teithio ar y rhwydwaith strategol. Mae potensial hefyd, os cyflawnir mesurau teithio llesol, y ceir manteision ychwanegol i gerddwyr a beicwyr drwy ddarparu seilwaith gwell.  O ran y dewisiadau ar y ffordd bresennol, mae lefel yr arbedion amser teithio i ddefnyddwyr yn dod i gyfanswm o £138M drwy ddarparu cyswllt, fel y rhagwelir gan ddefnyddio'r model traffig, sy'n welliant buddiol sylweddol. Er y byddai gwella'r llwybr priffordd presennol hefyd yn arwain at welliannau mesuradwy, ystyrir bod yr arbedion amser teithio yn llai mewn perthynas â'r dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol o ystyried y cynllun 30mya cymhwysol a chadw’r rhannau nad ydynt yn cydymffurfio â DMRB ar hyd y llwybr.  Yn ogystal â gwell hygyrchedd i safleoedd gwasanaeth a chyflogaeth, byddai coridor trafnidiaeth gwell yn rhoi cysylltedd gwell rhwng coridorau'r M4 a'r A4119 ac atyniadau diwylliannol arfordir y Fro, gan gynnwys Ynys y Barri, Parc Gwledig Porthceri a'r traethau. |
| **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 Allyriadau Isel Iawn** | * Darparu seilwaith gwefru cerbydau trydan, sy’n targedu defnyddwyr 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 cydlynol | 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 holl waith 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. Mae arfarniad economaidd diweddar yn elfen allweddol o'r cais hwn i’r Gronfa Trafnidiaeth Leol sy'n cwmpasu cwblhau Cam Dau WelTAG. |

**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 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’r Maes Awyr ac i Ardal Fenter Sain Tathan yn galluogi cysylltiadau rhyngwladol rhagorol, gan gefnogi mewnfuddsoddi a thwristiaeth. Gan fod 312.9 hectar 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 disgwyl y bydd **costau cludiant** defnyddwyr ffordd yn lleihau o gymharu â Gwneud yr Isafswm, gan adlewyrchu arbedion amser teithio a gwell cysylltedd trafnidiaeth ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus. Rhagwelir y bydd lefel yr effaith yn fwyaf ar gyfer yr opsiynau oddi ar y ffordd bresennol, er y rhagwelir y byddai pob opsiwn yn dod â budd.  Ac eithrio Dewis C2, rhagwelir y bydd pob opsiwn yn cael effaith gadarnhaol ar amodau diogelwch ar y ffyrdd/ **damweiniau** drwy goridor Pendeulwyn. Mae hyn yn bennaf mewn perthynas â ffyrdd newydd/gwell sydd wedi'u dylunio at safonau priffyrdd presennol y DMRB. O ran yr opsiynau oddi ar y ffordd bresennol, mae canlyniadau'r arfarniad economaidd yn dangos manteision cadarnhaol i'r cynllun gyda gostyngiad gan £16.6m yng nghostau damweiniau dros y cyfnod o 60 mlynedd ym mhrisiau 2010, a gostyngiad gan 446 o ddamweiniau (gostyngiad 9% o gymharu â Gwneud yr Isafswm).  Bydd gweithredu ffordd newydd oddi ar y ffordd bresennol yn gofyn am ardaloedd sylweddol o **dir**, sy’n dir amaeth gan fwyaf, yn ogystal â thir gerllaw llwybrau presennol i hwyluso'r gwelliannau ar y briffordd bresennol. Nid yw’r union gostau posibl a’r graddau yn hysbys ar hyn o bryd a byddai angen eu harchwilio ymhellach, ond mae lwfans cost wedi'i gynnwys, fel y nodir yn Achos Ariannol WelTAG. Yn ogystal, bydd gweithredu llwybr gwell ar y ffordd bresennol yn cael effaith sylweddol ar dir ac eiddo sydd wrth ymyl y llwybr. Mae lwfans costau hefyd wedi'i gynnwys yn rhan o'r Achos Ariannol ynghyd â gwybodaeth am eiddo/adeiladau sydd naill ai'n effeithio'n uniongyrchol neu'n anuniongyrchol ar y cynigion.  Mae adroddiad Cam Dau a Mwy WelTAG yn amlinellu'r amcan **gostau cyfalaf** yn ystod cam hwn yr arfarniad. Amcangyfrifir mai cyfanswm costau'r cynllun ar hyn o bryd yw:   * **£76.844M** – Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis A – Llwybr Priffordd tua'r Dwyrain o Bendeulwyn * **£66.332M** – Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis B – Llwybr Priffordd tua'r Gorllewin o Bendeulwyn * **£59.844M** – Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis C1 – Gwella Seilwaith Presennol (ar y ffordd bresennol) * **£40.513M** – Cyffordd 34 yr M4 i'r A48 | Dewis C2 – Gwella Seilwaith Presennol (ar y ffordd bresennol)   Byddai angen cymorth **refeniw** parhaus ar gyfer pob un o'r dewisiadau. Fodd bynnag, rhagwelir hefyd y byddai darparu llwybr priffordd newydd oddi ar y ffordd bresennol rhwng Cyffordd 34 yr M4 a'r A48 yn cael effaith andwyol ar gyllidebau cynnal a chadw presennol sydd eisoes o dan bwysau sylweddol. Byddai'r holl gostau sy'n gysylltiedig â'r dewisiadau a gynigir yn cael eu hadolygu fel rhan o'r gwaith sy'n mynd rhagddo.  Er y byddai disgwyl i'r holl opsiynau arwain at **newidiadau amser teithio** byrrach a gwella **dibynadwyedd amser teithiau,** deuai’r manteision mwyaf o’r dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol gan fod gweithredu llwybr priffordd newydd wedi ei gynllunio at safonau presennol y DMRB yn debygol o arwain at y cynnydd mwyaf o ran cyflymderau cyfartalog rhwng Cyffordd 34 ac A48 yr M4, ynghyd â gwelliannau cyffordd cyfannol wrth y cyffyrdd allweddol sy'n cydgysylltu â’r llwybr priffordd. Ar gyfer teithiau strategol, byddai'r coridor gwell yn cynnig dewis arall ar gyfer teithio rhwng ardal y Fro/y Barri a Chymoedd y Rhondda, ac o'r gorllewin o Gyffordd 34 yr M4, gan leihau amseroedd teithio ar y rhwydwaith strategol. **Mae potensial hefyd, os cyflawnir mesurau teithio llesol, y ceir manteision ychwanegol i gerddwyr a beicwyr drwy ddarparu seilwaith gwell.** Mae lefel yr arbedion amser teithio i ddefnyddwyr yn sgil y dewis oddi ar y ffordd bresennol yn dod i gyfanswm o £138M (fel y rhagwelir yn y model traffig), sy'n welliant buddiol sylweddol.  O ran **mynediad i wasanaethau a chyflogaeth**, mae'r broses modelu traffig a gwblhawyd i asesu'r dewis ffordd oddi ar y ffordd bresennol wedi meintioli buddion i’r defnyddwyr a’r darparwyr (£000oedd Gwerth Presennol Buddion prisiau 2010 i’w disgowntio i 2010) ar gyfer y cyswllt newydd, sy’n gyfanswm o £36M i gymudwyr, £52M i fusnesau a £49.8M i ddefnyddwyr eraill ac eithrio cymudwyr neu fusnesau. Mae hyn yn dangos y byddai llwybr priffordd strategol newydd yn cynnig manteision sylweddol o ran mynediad i waith ac i fusnesau yn y rhanbarth. Byddai hyn yn cynnwys hygyrchedd safleoedd strategol yn y rhanbarth gan gynnwys y tri safle a nodwyd yr ardal o Faes Awyr Caerdydd i Ardal Fenter Sain Tathan sy'n cwmpasu Maes Awyr Caerdydd, Parc Busnes Awyrofod Sain Tathan a Pharth Datblygu Gateway, yn ogystal â safleoedd cyflogaeth yng Nghyffordd 34 yr M4 a chyfleoedd cyflogaeth 'isranbarthol' yn enwedig ar hyd coridor yr A4119, ar safle strategol Mwyndy/Tonysguboriau, a choridor cyfle strategol Llanilid, drwy ddarparu cyswllt newydd gydag amser teithio byrrach a gwell dibynadwyedd amseroedd teithio.  Fel yr amlygwyd yn adroddiad PBA Llywodraeth Cymru: 'Astudiaeth Cysylltedd Bro Morgannwg – Yr Achos dros Newid (2017)', mae'r datblygiadau masnachol arfaethedig o Faes Awyr Caerdydd i Ardal Fenter Sain Tathan yn fuddsoddiad o arwyddocâd strategol ym Mro Morgannwg ac mae Cynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg yn nodi'r angen gwella cysylltedd trafnidiaeth er mwyn manteisio i'r eithaf ar botensial y safleoedd strategol hyn. At hynny, mae'r adroddiad yn nodi y *'bydd hwyluso'r farchnad teithio i'r gwaith, rhyngweithiadau busnes-i-fusnes a theithiau cludo nwyddau yn gofyn am rwydwaith trafnidiaeth sy'n hwyluso symud yn effeithlon i Fro Morgannwg ac oddi mewn iddi'* a gallai'r dewisiadau a gynigir oddi ar y ffordd bresennol ddod â gwerth sylweddol o ran hyn.  Rhagwelir y bydd gwell amodau priffordd yn hybu datblygu dulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy ar gyfer mynediad i gyflogaeth. Byddai'n galluogi gwasanaethau bws i gael eu gwella rhwng coridor yr A4119 a safleoedd cyflogaeth yn y Fro drwy ddarparu cyswllt priffordd addas. Mae adroddiad ategol PBA Llywodraeth Cymru y cyfeirir ato yn nogfennau WelTAG yn dod i'r casgliad yr *'ystyrir bod gwella cysylltedd trafnidiaeth Bro Morgannwg yn angenrheidiol i gefnogi perfformiad economaidd cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.'*  Er y byddai'r amodau gwella priffordd sy'n gysylltiedig â'r dewisiadau ar y ffordd bresennol hefyd yn gwella'r rhwydwaith ffyrdd lleol drwy goridor Pendeulwyn ac yn hyrwyddo datblygu dulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy ar gyfer mynediad at wasanaethau a chyflogaeth, rhagwelir y byddai'r manteision yn llai na'r rhai a ragwelir ar gyfer y cynigion llwybr oddi ar y ffordd bresennol o ystyried y cynllun cyflymder 30mya cymhwysol a chadw'r ffordd bresennol drwy Bendeulwyn a Clawdd-Coch – a byddai hyn yn cadw rhyngwynebau â chyffyrdd presennol a phwyntiau mynediad i safleoedd, parcio ar y stryd a defnyddiau tir allweddol gan gynnwys Ysgol Gynradd yr Eglwys yng Nghymru Pendeulwyn. |
| **Cymru gydnerth**  *Cenedl sy’n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach sy’n cynnal gwydnwch 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 ei bod yn rhesymol rhagdybio y bydd effaith andwyol fach yn sgil y pedwar dewis a hefyd gellir nodi effeithiau sŵn y gwaith adeiladu tymor byr sy'n gysylltiedig â'r llwybr newydd. Yn y rhan fwyaf o achosion, dylai fod mesurau lliniaru ar gael i liniaru unrhyw lygredd sŵn tymor byr a thymor hir cysylltiedig, ond byddai angen ystyried hyn yn erbyn y potensial y byddai 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 â’r cynllun ffordd presennol (Gwneud yr Isafswm) ac yn mesur nifer yr eiddo yr effeithir yn negyddol 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.  Mae adolygiad ar effeithiau ar **fioamrywiaeth** ymhlith dogfennau WelTAG gan ddefnyddio astudiaeth ddogfennol ac arolwg cynefinoedd Cam 1 estynedig a gwblhawyd yn ystod Cam Dau a Mwy, gan arwain at gwblhau astudiaeth Arfarnu Ecolegol Rhagarweiniol gynhwysfawr i lywio'r astudiaeth. Mae'r dadansoddiad hwn wedi cadarnhau effeithiau disgwyliedig y dewisiadau ar safleoedd a ddynodwyd ar gyfer cadwraeth natur, cynefinoedd â blaenoriaeth a rhywogaethau a nodweddion ecolegol eraill. Mae'r effeithiau'n amrywio rhwng y dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol (effeithiau andwyol cymharol) ac ar y ffordd bresennol (effeithiau andwyol llai) ond ar hyn o bryd 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.  Mae Cam Dau a Mwy WelTAG wedi cwblhau ymarfer modelu llifogydd cychwynnol i ystyried yr effeithiau ar yr **amgylchedd dŵr**, gan ganolbwyntio'n bennaf ar y ddau ddewis priffordd oddi ar y ffordd bresennol, sy'n croesi Afon Elái ac yn mynd ar draws ei gorlifdir (Parthau Llifogydd B ac C2) mewn dau leoliad. Mae model presennol Afon Elái wedi'i ddiweddaru wedyn er mwyn gallu cael gwybodaeth ynghylch y perygl sylfaenol o lifogydd yn yr ardal o ddiddordeb a phrofi’r dyluniadau cynllun a gynigir. Mae'r holl ganlyniadau wedi'u cynnwys mewn adroddiad Modelu Hydrolig Afon Elái.  Mae'r canlyniadau'n dangos mai dim ond gogledd yr ardal o ddiddordeb, lle mae'r holl aliniadau'n dilyn yr un llwybr, sy'n nodi newid yn lefel y llifogydd uchaf ar gyfer y digwyddiad 1% AEP +CC. Mae hyn yn dangos sut mae'r Cynllun yn achosi i ddŵr llifogydd gronni y tu ôl iddo, sy’n cynyddu’r lefelau dŵr yn y lleoliad hwn gan hyd at 450mm. Ar gyfer yr 1% AEP, mae lefelau dŵr uchaf yn cynyddu gan hyd at 550mm ac ar gyfer y digwyddiad 0.1% AEP, gan hyd at 400mm. Nid yw'r llif uchaf yn lleoliad arfaethedig y cynllun yn newid yn sylweddol o'r llinell sylfaen.  Dylid adolygu effeithiau'r cynnydd hwn a ragwelir yn y risg o lifogydd yn fanwl, a thrafod opsiynau a gofynion lliniaru gyda CNC a'r Cleient er mwyn llywio Dadansoddiad o Ganlyniadau Llifogydd i'w gynnal yn ystod y cam dylunio manwl. Gallai’r opsiynau lliniaru gynnwys ceuffosydd lliniaru llifogydd o dan y ffordd arfaethedig. Yn ogystal, mae cynnwys y ddau strwythur sydd o dan y ffordd ddienw bresennol (tua’r dwyrain o'r ffordd a gynigir) yn y model llinell sylfaen yn debygol o effeithio ar y canlyniadau. Gallai modelu'r strwythurau hyn newid maint yr effaith y mae'r Cynllun yn ei gael ar lefelau dŵr yn yr ardal.  Yn ne’r ardal o ddiddordeb, mae aliniad y dwyrain yn cyffwrdd ag ymyl y gorlifdir ar gyfer pob digwyddiad sydd wedi'i fodelu felly mae'r effaith ar storio yn y gorlifdir yn ddibwys. O ganlyniad, nid oes unrhyw effaith ar lefelau llifogydd na llifoedd ar gyfer unrhyw ddigwyddiad. Oherwydd nad oes unrhyw effaith sylweddol yn ne’r ardal o ddiddordeb, nid oes unrhyw ddewis amlwg ar gyfer y naill aliniad oddi ar y ffordd bresennol o safbwynt perygl llifogydd.  O ran ansawdd dŵr, mae Afon Elái a'i llednentydd yn gyrff dŵr y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (CFfD) a rhoddwyd statws ecolegol Gwael i’r cyrhaeddiad yn ardal yr astudiaeth yn yr ail gylch a Methu o ran safon gemegol. Hen Dywodfaen Coch y cyfnod Defonaidd de-ddwyrain y Cymoedd a Charreg laid Mersia o’r cyfnod Triasig yw corff y dŵr daear CFfD dan y llwybr. Mae'r corff dŵr hwn yn cyflawni statws Da o ran ansawdd a swm y dŵr daear. O ran dyfrhaenau, nid oes Parthau Diogelu Ffynhonnell ddŵr daear ar hyd yr aliniadau oddi ar y ffordd bresennol nac yn agos atynt. Mae'n debygol bod y posibilrwydd y bydd effeithiau yn gymharol brin, byddai rhywfaint o bosibilrwydd o effeithiau pe bai'r priffyrdd newydd oddi ar y ffordd bresennol yn cael eu draenio i'r ddaear drwy drwythffyrdd (yn hytrach na gollwng i gyrsiau dŵr), neu petai rhannau yn y torri (a allai godi angen mesurau rheoli dŵr daear e.e. dad-ddyfrhau).  Er nad yw'r dewisiadau’n cadw mesurau penodol i wella trafnidiaeth gyhoeddus o ran **gwerthoedd dewis a dim dewis**, mae rhwydwaith priffyrdd gwell drwy'r coridor trafnidiaeth yn cynnig potensial sylweddol i sefydlu amseroedd teithio cadarn a dibynadwyedd amseroedd teithio ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Rhagwelir y bydd yr amodau priffordd gwell hyn yn helpu i ddatblygu gwasanaethau bysus, a hwyluso defnyddio car ar yr un pryd. Mae gweithredu seilwaith cerdded a beicio cyfan hefyd yn rhoi cyfle i ddefnyddio dulliau teithio eraill yn hytrach na defnyddio car preifat. Felly, ystyrir bod sgôr gymedrol fuddiol yn rhesymol yng nghyd-destun y dewis a gynigir ar gyfer y dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol, a sgôr ychydig yn fuddiol ar gyfer y dewisiadau ar y ffordd bresennol. |
| **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: faint o gerdded, beicio a mathau eraill o ymarfer corff a wna pobl * 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 | **Ac eithrio Dewis C2 nad yw'n cynnwys llwybr Teithio Llesol annatod, disgwylir y byddai llwybr priffordd newydd neu well yn cael ychydig o effaith fuddiol ar weithgarwch corfforol**. Bydd yr holl hawliau cyhoeddus yn cael eu cadw ni waeth pa ddewis a ffefrir, gan gynnwys lle caiff ffyrdd eu torri o ganlyniad i'r cynigion oddi ar y ffordd bresennol.  Ac eithrio Dewis C2, rhagwelir y bydd pob dewis yn cael effaith gadarnhaol ar amodau diogelwch ar y ffyrdd/ **damweiniau** drwy goridor Pendeulwyn. Mae hyn yn bennaf mewn perthynas â ffyrdd newydd/gwell sydd wedi'u dylunio at safonau priffyrdd presennol y DMRB. O ran yr opsiynau oddi ar y ffordd bresennol, mae canlyniadau'r arfarniad economaidd yn dangos manteision cadarnhaol i'r cynllun gyda gostyngiad gan £16.6m yng nghostau damweiniau dros y cyfnod o 60 mlynedd o brisiau 2010, a gostyngiad gan 446 o ddamweiniau (gostyngiad 9% o gymharu â Gwneud yr Isafswm).  Mae adolygiad ar **ddiogelwch** wedi'i gwblhau yn unol ag Uned TAG A4.1.4 (Effeithiau Diogelwch) i asesu gweithrediad y cynigion. I grynhoi, ystyrir bod effaith fuddiol gymedrol yn rhesymol ar gyfer y dewisiadau oddi ar y ffordd bresennol o ystyried y bydd y ffordd newydd yn cydymffurfio â'r DMRB a bydd gwelliannau i nifer o ffactorau gan gynnwys goleuadau a gwelededd, tirlunio, gwyliadwriaeth anffurfiol a pherimedr safleoedd. Ystyrir bod ychydig o effeithiau buddiol yn ddichonadwy ar gyfer y dewisiadau ar y ffordd bresennol.  Rhagwelir y byddai gweithredu llwybr priffordd newydd tua'r dwyrain/tua'r gorllewin o Bendeulwyn yn dod â gwelliannau buddiol mawr o ran **ansawdd y daith** o gymharu â'r senario Gwneud yr Isafswm, gyda gwelliannau i deithwyr o ran gofal, golygfa a straen meddwl. Mae'r asesiad cyffredinol ansoddol a gwblhawyd gan ddefnyddio DMRB 11.3.9.2 (barn teithwyr) ac 11.3.9.3/4 (straen teithwyr) wedi'i ystyried wedyn ochr yn ochr ag elfennau gofal teithwyr a nodir yn Uned TAG A4.1.6 (Effeithiau Ansawdd Teithiau). Nodir bod y cyfeiriadau hyn at gyfrol 11 Adran 3 Rhan 9 DMRB bellach wedi'u diddymu, er y cwblhawyd yr arfarniad yn unol â chanllawiau presennol Uned TAG A4.1.6. Nodir manteision cymedrol a llai ar gyfer yr opsiynau ar y ffordd bresennol - mae llai o effeithiau'n ymwneud yn fras â chadw terfyn cyflymder 30mya a chadw rhannau o'r ffordd bresennol heb gydymffurfio â safonau DMRB. Rhoddir ystyriaeth fanylach i'r dewisiadau gyda dogfennau WelTAG.  Yn seiliedig ar Adroddiad Gwelliant yn Ansawdd yr Aer 2018 ar gyfer Bro Morgannwg, mae'r Adroddiad yn cadarnhau bod **ansawdd yr aer** ym Mro Morgannwg yn parhau i fodloni’r amcanion ansawdd aer perthnasol yn 2017. O'r 47 lleoliad a fonitrwyd ledled Bwrdeistref y Fro gan ddefnyddio tiwbiau gwasgariad goddefol, nid oedd unrhyw safle yn torri’r amcan blynyddol cenedlaethol ar gyfer NO2, sef 40μg/m3 na’r amcan 1 awr ar gyfer NO2 (200μg/m3, heb fod yn uwch yn amlach na 18 gwaith y flwyddyn). Yn seiliedig ar setiau data 2017 gellir dod i'r casgliad nad aed yn uwch nag amcan 1 awr NO2. Nid oes unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer (ARhAAau) yn nac yn agos at ardal yr astudiaeth.  Gallai gweithredu llwybr priffordd newydd wella ansawdd aer lleol drwy bentref Pendeulwyn gyda rhagamcan y bydd gostyngiad yn y llif traffig lleol, ynghyd â'r potensial i deithiau ceir presennol newid yn deithiau trafnidiaeth gyhoeddus o ganlyniad i well amseroedd teithio a dibynadwyedd amseroedd teithio. Effaith arall bosibl fyddai lleihau tagfeydd a materion ansawdd aer yng Nghroes Cwrlwys drwy ddargyfeirio traffig i'r cyswllt newydd. I'r gwrthwyneb, rhagwelir y bydd aliniad newydd a gynigir yn cynyddu llif traffig yn sylweddol drwy goridor Pendeulwyn, a all waethygu ansawdd yr aer yng nghyffiniau cyswllt newydd.  Gallai gweithredu llwybr gwell oddi ar y ffordd bresennol ddirywio ansawdd aer lleol drwy bentref Pendeulwyn gan y rhagdybir y byddai’r llif traffig lleol yn cynyddu. Mae potensial i deithiau car a wneir ar hyn o bryd newid yn deithiau trafnidiaeth gyhoeddus o ganlyniad i well amseroedd teithio a dibynadwyedd amseroedd teithio.  Mae'r potensial y byddai effaith negyddol ar ansawdd yr aer yn fwyaf tebygol o ddigwydd wrth y cyffyrdd allweddol tua'r gogledd a'r de o'r llwybr a gynigir. Byddai angen ystyried effaith adeiladu 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'r potensial i ddargyfeirio teithiau o'r car i drafnidiaeth gyhoeddus o ganlyniad i well amser teithio a dibynadwyedd amser teithio mewn bysus yn cael ei liniaru gan y potensial y buasai’r dewis yn cynnal y car fel y dull teithio amlycaf yn y rhanbarth. Rhagwelir effaith niwtral gan bob dewis. Mae ystyried **cydraddoldeb ac amrywiaeth** ymhellach yn rhan o gwmpas gwaith WelTAG. |
| **Cymru o gymunedau cydlynol**  *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 ar gefn gwlad | Rhagwelir y bydd llwybr newydd oddi ar y ffordd bresennol yn osgoi Pendeulwyn a Chlawdd Coch yn lleihau traffig trwy’r aneddiadau bychain a gallai leihau effaith **gwahanu**. Yn unol ag Uned A4.1.5 TAG (Effeithiau Gwahanu) rhagwelir rhywfaint o effaith gadarnhaol ac amcangyfrifir y byddai llai na 200 o breswylwyr lleol yn elwa o unrhyw ostyngiadau mewn llif traffig. Mae nifer o hawliau tramwy cyhoeddus yn effeithio ar aliniad arfaethedig y llwybr, er y rhagwelir y bydd pob croesfan yn cael ei rhesymoli gan symud yr hawliau tramwy cyhoeddus a darparu croesfannau o dan/dros y llwybrau arfaethedig i gynnal y cysylltedd presennol. Cynigiwyd ceuffosydd lle mae hawliau tramwy cyhoeddus yn croesi'r ffordd osgoi a gynigir mewn adrannau llenwi, a lle mae'n croesi drwy doriad, rhagwelir defnyddio pontydd 3m o led. Ni ragwelir y byddai'r llwybr newydd oddi ar y ffordd bresennol yn creu problemau gwahanu newydd gan y bydd llwybrau a chysylltiadau presennol yn cael eu cadw.  Mewn cyferbyniad, rhagwelir y bydd llwybr gwell ar y ffordd bresennol yn cynyddu’r llif traffig drwy aneddiadau Pendeulwyn a Chlawdd Coch a gallai waethygu effaith gwahanu. Yn unol ag Uned A4.1.5 TAG (Effeithiau Gwahanu) rhagwelir rhywfaint o effaith negyddol ac amcangyfrifir y byddai cynnydd yn y llif traffig yn effeithio’n negyddol ar lai na 200 o breswylwyr lleol. Mae nifer o hawliau tramwy cyhoeddus yn cydgysylltu â'r llwybr presennol, er na ragwelir unrhyw effeithiau andwyol hirdymor gan y byddai cysylltiadau'n cael eu cadw a byddai posibl gwneud gwelliannau lleol mewn mannau mynediad. |
| **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 | Bydd y cynigion ar gyfer rhwydwaith priffyrdd gwell yn cynnwys creu coridor o aflonyddwch o Gyffordd 34 yr M4 i'r A48, ac mae’n bosibl y byddai pobl dewis yn dwyn effaith andwyol gymedrol ar y **dirwedd**. Bydd y dewisiadau’n gofyn am dorri coed a chael gwared ar wrychoedd, ynghyd â rhywfaint o darfu ar batrwm caeau, er y tybir y bydd plannu coed a gwrychoedd newydd yn lle’r rhai a dorrir yn rhan annatod o'r cynnig ar gyfer pob dewis. Bydd yr effeithiau mwyaf yn ystod y cam adeiladu ond bydd y cyfnod yn gymharol fyr. Ystyrir y bydd yr effeithiau andwyol ar y dirwedd yn debygol o gael eu lleihau ar ôl plannu coed a gwrychoedd yn lle’r rhai a dorrir.  Ardal a aseswyd o ran **treflun** – Pentref Pendeulwyn gan ddefnyddio Arfarniad Ardal Gadwraeth a Chynllun Rheoli Pendeulwyn Bro Morgannwg (2009).   * Mae'r ddau lwybr oddi ar y ffordd bresennol yn osgoi'r ardal adeiledig fwyaf (Pendeulwyn) ac felly mae'n annhebygol o gael unrhyw effeithiau uniongyrchol nac anuniongyrchol ar dreflun y pentref. Byddai'r naill aliniad neu'r llall yn dargyfeirio traffig draw o Bendeulwyn drwy ddarparu llwybr a fyddai'n osgoi'r pentref, byddai hyn yn cael effaith fuddiol ar bryd a gwedd y pentref gan y byddai traffig yn cael ei dynnu oddi wrth yr anheddiad gwledig. Byddai hyn yn ei dro yn helpu i gynnal ymdeimlad hanesyddol y pentref. Petai’n bosibl gweld yr aliniad o bentref Pendeulwyn gallai hyn gael effaith andwyol ar y treflun. * Mae'r ddau ddewis ar y ffordd bresennol yn defnyddio'r rhwydwaith presennol yn fras, er bod Dewis C1 yn cadw nifer fwy o fân rannau oddi ar y ffordd bresennol. Fodd bynnag, ni fyddai'r rhannau ffordd drwy Bendeulwyn a Clawdd-Coch yn cael eu huwchraddio fel rhan o'r naill ddewis na'r llall ar y ffordd bresennol oherwydd cyfyngiadau gofod drwy'r pentref ac felly mae'n annhebygol o gael unrhyw effeithiau uniongyrchol ar dreflun y pentref. Rhagwelir y bydd y ddau aliniad ar y ffordd bresennol yn cynyddu traffig drwy Bendeulwyn oherwydd y byddai’r ffordd yn well. Gallai hyn gael effaith andwyol anuniongyrchol ar agweddau diwylliannol a rhyngweithio rhwng pobl ar gymeriad y treflun gan y gallai'r traffig cynyddol leihau faint y gwerthfawrogir ac a ddefnyddir treflun treftadaeth y pentref.   Mae asesiad dogfennol 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 pob safle, er bod y sgorau hyn ar hyn o bryd yn effeithiau andwyol llai ar gyfer y pedwar dewis.  Nododd Cyngor Bro Morgannwg yn y Cynllun Datblygu Lleol, *'ar ôl asesu lefelau defnyddio’r* ***Gymraeg*** *ar draws Bro Morgannwg ni ystyrir bod hon yn fater y mae angen mynd i'r afael â hi yn y Cynllun. O ganlyniad ni ystyrir y bydd y cynigion sydd yn y CDLl yn effeithio’n niweidiol ar y Gymraeg* na’i diwylliant nac yn effeithio yn ymarferol ar gydbwysedd ieithyddol Bro Morgannwg na’r cymunedau yn y Fro.’O hyn, ystyrir y byddai effaith niwtral ar y Gymraeg o ganlyniad i’r dewisiadau priffordd. |
| **Cymru sy’n gyfrifol ar lefel byd-eang**  *Cenedl sydd, wrth wneud unrhyw beth i wella llesiant 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 | 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.  Mae'r newid o ran allyriadau **nwyon tŷ gwydr** gyda'r dewisiadau cyswllt ffordd oddi ar y ffordd bresennol o gymharu â Gwneud yr Isafswm wedi ei gyfrifo fel allbwn o'r broses modelu traffig. Mae hyn yn rhoi budd gwerth £1.1M. Bydd y gostyngiad yn yr allyriadau yn seiliedig ar y pellteroedd teithio cyffredinol llai a’r amser teithio drwy'r coridor. Cynigir dadansoddiad pellach o nwyon tŷ gwydr/carbon fel rhan o'r cais hwn am gyllid. |

**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.

|  |
| --- |
| Byddai penderfyniad ynghylch sut y cyflawnid y prosiect os câi’r Prosiect ei symud ymlaen i Gam Tri WelTAG, ond y tri dewis sydd ar gael yw Caffael Contractwr ECI, caffael Contractwr Adeiladu'n Unig a dylunydd ar wahân i wneud dyluniad y cyflogwr neu Gaffael drwy Gontract Dylunio ac Adeiladu. Pa bynnag ddull caffael 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 fath y dull caffael a ddefnyddir ar gyfer dylunio ac adeiladu pellach, y partïon craidd disgwyliedig a fydd yn ymwneud â chyflawni'r prosiect fyddai: Y Cyflogwr | yn Cynrychioli Cyngor Bro Morgannwg ac Asiant y Cyflogwr | yn Gweithredu fel cynrychiolydd Cyngor Bro Morgannwg, yn darparu cyngor ariannol, rheoli prosiectau, cyngor ar gontractau a chyngor technegol drwy gydol y prosiect.  Er mwyn sicrhau bod y gwaith rheoli rhanddeiliaid a chyfathrebu ar y prosiect yn cael ei reoli'n gywir, dylid drafftio Cynllun Cyfathrebu sy'n nodi sut y rheolir yr holl gyfathrebiadau rhwng aelodau tîm y prosiect a phartïon allanol. Dylai pob parti sy'n cadw at y cynllun cyfathrebu sicrhau bod anghenion y Cyflogwr yn cael eu diwallu, a bod y prosiect yn cael ei gyflawni'n llwyddiannus.  Rheolir risgiau’r prosiect yn unol â'r gweithdrefnau a nodir yn fersiwn ddiweddaraf y Llawlyfr Gwerth am Arian – Dadansoddi a Rheoli Risg. Dylid cynnal gweithdy risg yn gynnar yng Ngham Tri WelTAG. Yna dylid llunio Cofrestr Risg a’i hadolygu a’i diweddaru (lle bo angen) o leiaf bob tri mis drwy gydol oes y prosiect. |

**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 |  | **115,000** |  |  |  |  |  |
| Prynu Tir |  |  |  |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** |  | **115,000** | **I'w gadarnhau ar gyfer Cam 3 WeLTAG** |  |  |  |  |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r ffynhonnell/ffynonellau ariannu  *(nodwch enw'r sefydliad*) |  |  |  |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** |  | **115,000** | **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)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Rhagamcan Gwariant ar gyfer Blwyddyn Ariannol 2021-22 (mewn £000oedd)** | | | |
| **Chwarter 1** | **Chwarter 2** | **Chwarter 3** | **Chwarter 4** |
| Arolygon |  |  |  |  |
| Dylunio – GRIP a WelTAG | **28,750** | **28,750** | **28,750** | **28,750** |
| Prynu Tir |  |  |  |  |
| Gwaith ar Lety |  |  |  |  |
| Adeiladu |  |  |  |  |
| Rheoli Prosiectau |  |  |  |  |
| Monitro a Gwerthuso |  |  |  |  |
| Hyrwyddo |  |  |  |  |
| **CYFANSWM GROS** | **28,750** | **28,750** | **28,750** | **28,750** |
| Swm yr arian cyfatebol, y cyfraniad canrannol a'r ffynhonnell/ffynonellau ariannu *(nodwch enw’r sefydliad)* |  |  |  |  |
| **CYFANSWM NET** | **28,750** | **28,750** | **28,750** | **28,750** |

**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 Consultants wrthi'n cwblhau astudiaeth Cam Dau a Mwy WelTAG a **cheisir gwaith Cam Dau ychwanegol fel rhan o'r cais cyllido hwn**. Cyn y gellir symud ymlaen i gamau nesaf y gwaith, bydd angen cael y gymeradwyaeth angenrheidiol ar gyfer yr astudiaeth. |

**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?

|  |
| --- |
| Amlinellir y monitro a fyddai'n ofynnol yn ystod oes y prosiect isod:   * Ôl-ofal amgylcheddol * Adroddiad Blynyddol ar Berfformiad a Monitro Amgylcheddol * Ffeil Iechyd a Diogelwch * Archwiliadau diogelwch ar ôl cwblhau'r gwaith dylunio ac yna’r gwaith adeiladu   Mae WelTAG 2017 yn cynnwys gofyniad i lunio cynllun monitro a gwerthuso manwl ar unrhyw Gam Tri. Byddai'r cynllun hwn yn disgrifio pa dystiolaeth a ddefnyddid yn adroddiad gwerthuso'r prosiect a sut y câi ei chasglu. Mae angen tystiolaeth ar y mewnbynnau gwirioneddol a ddefnyddir wrth weithredu'r cynllun ac yn ystod ei weithrediad parhaus, yr hyn a gyflawnir, yr effeithiau a brofir, i ba raddau y mae’r ymyriad yn cyflawni ei amcanion a sut y cânt eu cyflawni. Bydd cynllun monitro a gwerthuso felly yn cael ei lunio fel rhan o gam cyflawni 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 |