

# **Cydgynllun Trafnidiaeth ar gyfer De-orllewin Cymru – Atodiadau**

**2015 - 2020**

## Cynnwys

Atodiad	Cynnwys	Tudalen
A	Crynodeb Gweithredol o'r Cydgyllun Trafnidiaeth Rhanbarthol	3-15
B	Arolwg Patrymau Teithio Rhanbarthol	16-26
C	Sgrinio'r Asesiad o Effaith ar Gydraddoldeb	27-36
Ch	Y cyswllt rhwng gweledigaeth y CnTLI a blaenoriaethau LIC	37-39
D	Cyfeir-rifau Tabl 2 y CnTLI	40-41
Dd	Asesu / blaenoriaethu prosiectau'r CnTLI	42-44
F	Asesiad Amgylcheddol Strategol	45-57
F	Sgrinio'r Asesiad o Effaith ar Iechyd	58-60
Ff	Prawfesur polisiau gwledig – Sgrinio Strategaethau	61-62
G	Proses ymgynghori ar y CnTLI	63-76
Ng	Arolygu'r CnTLI	77-78

## Atodiad A

### Crynodeb Gweithredol o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol 2010 - 2015

#### 1.0 Cyflwyniad, Gweledigaeth ac Amcanion

1.1 Mae hygyrchedd yn elfen hanfodol o ansawdd bywyd da. Daw hygyrchedd trwy ddod â gwasanaethau a chyfleusterau (fel gofal iechyd, cyflogaeth, addysg a hamdden) yn uniongyrchol at ddefnyddwyr neu pan fo trafndiaeth dibynadwy, cyfannol a hygyrch ar gael i fynd â defnyddwyr at y gwasanaethau a chyfleusterau hynny. Mae hygyrchedd yn helpu cyflawni pob math o nodau strategol y Llywodraeth, gan gynnwys y canlynol:

- Gwella gweithgarwch economaidd
- Gwella safonau sgiliau
- Unigolion a chymunedau iachach a mwy egnïol
- Cynhwysiad cymdeithasol cynyddol

1.2 Mae Llywodraeth Cymru wedi pennu uchelgeisiau ar gyfer Cymru yn Agenda Cymru'n Un ac yng Nghynllun Gofodol Cymru. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi mabwysiadu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru sy'n ceisio rhoi'r fframwaith cenedlaethol ar gyfer gwell hygyrchedd i hwyluso cyflawni Cymru'n Un.

1.3 Mae Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (NEWID) yn un o'r pedwar consortiwm cludiant yng Nghymru, gyda disgwyl i bob un gynhyrchu Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) fydd yn cynorthwyo cyflawni, yn eu rhanbarthau, y canlyniadau a blaenoriaethau strategol sydd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Rhaid i'r CTRh hefyd gefnogi uchelgeisiau Cynllun Gofodol Cymru a strategaethau cenedlaethol a rhanbarthol eraill ar yr economi, datblygu cynaliadwy a'r amgylchedd.

1.4 Pennodd Llywodraeth Cymru ganllawiau ar ffurf a chynnwys cyffredinol y CTRh a chyflwynodd beirianwaith cloriannu newydd, Yr Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WeITAG), i'w ddefnyddio i sicrhau bod y CTRh bob amser yn canolbwyntio ar gyflawni ei amcanion, yn strategol ac yn ôl rhaglen. Mae gofyniad statudol hefyd ar y consortia i wneud Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) o'r CTRh.

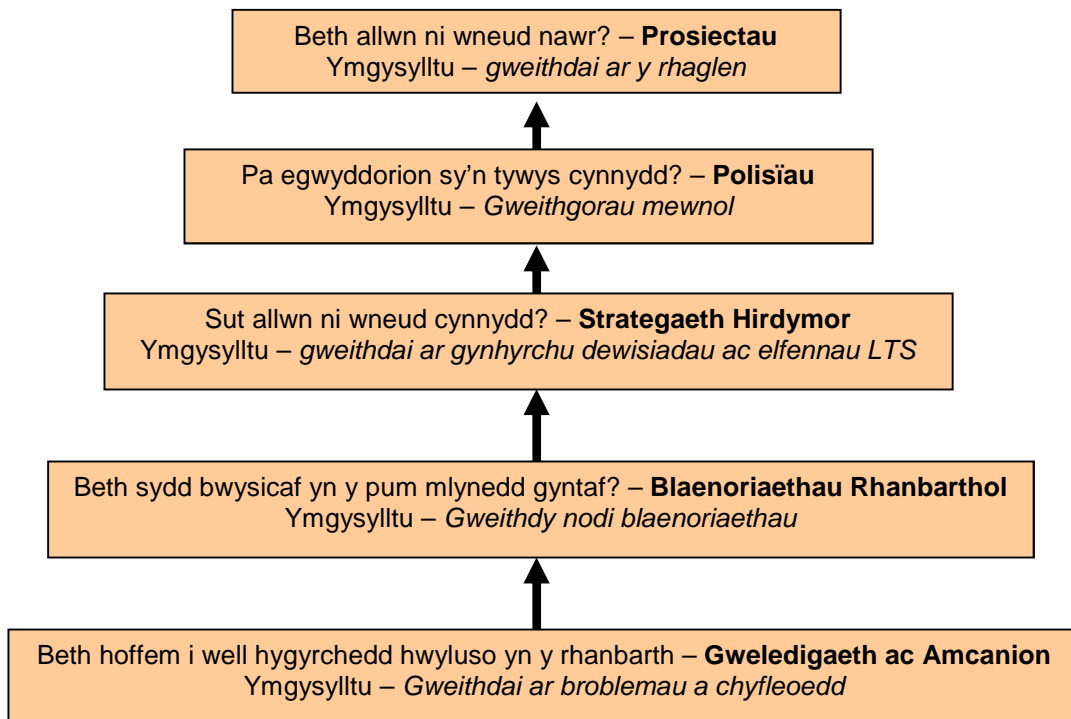
#### Ymgynghori

1.5 Mae Canllawiau'r CTRh, WeITAG a'r AAS i gyd yn pwysleisio pwysigrwydd cyfranogiad rhanddeiliaid drwy gydol datblygiad unrhyw CTRh. Mae NEWID wedi canolbwyntio amser ac egni ar weithio gydag amrywiaeth eang o rhanddeiliaid er mwyn sicrhau y bydd y CTRh yn cyflawni fframwaith polisi a'r prosiectau ymarferol sy'n angenrheidiol i gynorthwyo gweld bod De-orllewin Cymru'n fwy hygyrch. Dengys Ffigur 1 drosodd gyfnodau'r CTRh a'r rhyngweithio â rhanddeiliad a ddechreuodd NEWID. Yn ogystal â'r amrywiaeth eang o weithdai a sesiynau ymgynghori, roedd ymchwil fwy ffurfiol yn hollbwysig hefyd i ddatblygiad y CTRh gan gynnwys y canlynol:

- Asesiad Hygyrchedd Strategol – gan ddefnyddio trefn fapio gyfrifiadurol Accession™
- Ymchwil Patrymau Teithio – yn cynnwys dyddiaduron teithio 7 diwrnod a gadwyd gan fwy na 2000 o drigolion y rhanbarth
- Arolygon Bodlonrwydd Teithiwr ar Gludiant Cyhoeddus – yn cynnwys pobl nad oedd yn defnyddio cludiant cyhoeddus yn ogystal â defnyddwyr
- "Paneli Dinasyddion" Awdurdodau Lleol – gyda samplau cynrychiadol yn ddemograffig yn ymateb i gwestiynau penodol ar drafnidiaeth

1.6 Mae Strategaeth a Pholisïau'r CTRh yn cwmpasu pob agwedd ar hygyrchedd a chludiant a bydd yn rhoi fframwaith i weithgareddau trafndiaeth sefydliadau'r sectorau cyhoeddus, preifat a gwirfoddol yn Ne-orllewin Cymru. Mae'r CTRh hefyd yn ddogfen gynrig ar gyfer rhaglen o wariant cyfalaf ar drafnidiaeth i hwyluso cyflawni gwell hygyrchedd. Fodd bynnag, nid yw'r rhaglen yn cynnwys cyfrifoldebau trafndiaeth Llywodraeth Cymru (er bod NEWID yn gwneud argymhellion ynghylch ei blaenoriaethau) na sefydliadau masnachol na all NEWID ddylanwadu'n uniongyrchol arnynt. Yn ogystal, nid yw'r Rhaglen yn cynnwys prosiectau cyllid, sy'n rhan hanfodol o greu hygyrchedd yn y rhanbarth.

**Ffigur A1 –Cyfnodau'r CTRh ac Ymgysylltu**



Materion trafnidiaeth allweddol yn y rhanbarth

- 1.7 Mae rhanbarth De-orllewin Cymru'n amrywiol yn ddaearyddol, yn ddemograffig ac yn economaidd, ac mae'n cynnwys cylchoedd trefol tagedig, cymunedau gwledig unig ac amrywiad eang rhyngddynt. Mae hefyd yn cynnwys Parciau Cenedlaethol ac Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Penrhyn Gŵyr (AHNE).
- 1.8 Ar waethaf yr amrywiaeth, mae llawer o anawsterau mynediad tebyg yn bodoli a thynnwyd sylw atynt yn ystod ymgynghori rhanbarthol ar Gynllun Gofodol Cymru (WSP) a'r CTRh.
- 1.9 Y materion trafnidiaeth allweddol canlynol, sydd wedi codi dro ar ôl tro wrth ymgynghori, oedd yn sail i ddatblygiad y CTRh.
- **Traffig ar ffyrdd** y rhanbarth sydd wedi tyfu'n sylweddol yn ystod y degawd diwethaf gan beri pwysau o ran amseroedd teithio anwadal, mwy o dagfeydd, gostyngiad yn ansawdd aer, mwy o sŵn, dirgryniad ac allyriadau carbon.
  - **Materion diogelwch ar y ffyrdd** sy'n cynyddu pryderon y cyhoedd a, thra bu gostyngiad cyffredinol mewn anafiadau difrifol a marwolaethau o wrthdrawiadau traffig ffordd, mae amrywiadau eang ar draws y rhanbarth ac o ran categorïau arbennig o ddefnyddwyr ffyrdd.
  - **Perchenogaeth a defnydd ceir** sydd wedi cynyddu'n gyflym er bod anghysondebau ar draws y rhanbarth. Mae'r rhai gyda cheir yn gallu cyfranogi mewn dewis llawer ehangach o gyfleoedd na'r rhai sy'n dibynnu ar gludiant cyhoeddus, cerdded neu feicio.
  - **Cludiant cyhoeddus** sydd â'i ddarpariaeth yn fras yn cyfateb i ddosbarthiad poblogaeth gyda gwasanaethau amlach a gwell cyrhaeddiad i'r de ac i'r dwyrain o'r rhanbarth lle mae mwyafrif y boblogaeth yn byw, a darpariaeth lai helaeth yn yr ardaloedd gwledig llai poblog. Cwmnïau'r sector preifat sy'n darparu gwasanaethau trên, bws a choets trwy gymysgedd o weithredu masnachol a gwasanaethau nodedig. Mae hygyrchedd gwasanaethau bws a thrên a cherbydau'n dal yn rhwystr i bobl sy'n cael anhawster symud mewn rhai manau.
- 1.10 Ymhlith cyfleusterau a gwasanaethau trafnidiaeth allweddol sydd wedi dylanwadu ar ddatblygiad y CTRh mae'r canlynol:
- **Cludo Nwyddau** sy'n cyfrannu'n hanfodol at yr economi ond sy'n cael ei gynllunio a'i

gyflenwi gan y sector preifat o fewn prosesau deddfwriaethol Ewrop a'r DU.

- **Porthladdoedd a Llongau** sy'n hwyluso symud teithwyr a nwyddau i'r rhanbarth ac oddi yno ac sy'n ddolen gyswilt hollbwysig yn rhwydwaith y gadwyn gyflenwi genedlaethol.
- **Meysydd Awyr** bach y mae tri ohonynt yn y rhanbarth, sef Abertawe, Pen-bre a'r Llwyn Helyg. Nid oes ganddynt swyddogaeth strategol na gwasanaethau rheolaidd ar hyn o bryd, ond gallent oll gael eu datblygu i wasanaethu marchnadoedd cloer bychan ar gyfer teithio busnes a hamdden.

- 1.11 Gan ystyried pob un o'r problemau a phryderon y tynnodd ymchwil ffurfiol sylw atynt neu gyfraniad rhanddeiliaid wrth ymgynghori, datblygodd a mabwysiadodd NEWID weledigaeth o well hygyrchedd a chlodiant yn y rhanbarth.

#### Gweledigaeth y CTRh

Ein Gweledigaeth ar gyfer De-orllewin Cymru yw gwella trafndiaeth a hygyrchedd yn y rhanbarth a thu hwnt iddo er mwyn hwyluso datblygiad economaidd a datblygu a defnyddio mathau o drafndiaeth iachach a mwy cynaliadwy.

- 1.12 Datblygwyd y weledigaeth yn amcanion penodol ar gyfer y rhanbarth. Yn wreiddiol roedd naw amcan, ond addaswyd y rhain fel un o ganlyniadau uniongyrchol ymateb rhanddeiliaid ac mae saith amcan y CTRh sy'n cael eu dangos isod yn crisialu'r hyn y mae NEWID eisiau i strategaeth, polisiau a rhaglen yr CTRh ei gyflawni.
- 1.13 Mae'r amcanion yn hollbwysig trwy ffurfio'r man cychwyn ar gyfer holl arfarnu rhanddeiliad a gwneud penderfyniadau pellach. Canolbwyntiodd yr ymgynghori ar ddewisiadau strategol, ar ddatblygu ac arfarnu strategaeth hirdymor ac ar flaenoriaethau rhaglen y CTRh, i gyd yn canolbwyntio ar yr hyn fyddai'n cyd-fynd orau ag amcanion y CTRh. Yn yr un modd bydd cynigion arolygu amlinellol a datblygu dangosyddion a thargedau at y dyfodol yn canolbwyntio ar ba mor dda y mae amcanion y CTRh yn cael eu cyflawni. Mae'r dull hwn o ddilyn amcanion yn elfen hanfodol o broses WeITAG y mae NEWID wedi'i mewnosod ymhob rhan o ddatblygiad y CTRh.

#### Amcanion y CTRh

1. Gwella mynediad i bawb at bob math o wasanaethau a chyfleusterau gan gynnwys cyflogaeth a busnes, addysg a hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau twristiaeth a hamdden
2. Gwella cynaliadwyedd trafndiaeth trwy wella amrediad ac ansawdd, ac ymwybyddiaeth ynghylch, dewisiadau trafndiaeth, gan gynnwys y rhai sy'n gwella iechyd a ffyniant
3. Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symudiad pobl a nwyddau yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt er mwyn cefnogi'r economi rhanbarthol
4. Gwella cyfannu rhwng polisiau, darparu gwasanaethau a mathau o drafndiaeth yn Ne-orllewin Cymru
5. Gweithredu mesurau sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at wella ansawdd aer a lleihau effaith andwyol trafndiaeth ar iechyd a newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys lleihau allyriadau carbon
6. Gweithredu mesurau sy'n cynorthwyo lleihau effaith negyddol trafndiaeth ar hyd a lled y rhanbarth ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig gan gynnwys bioamrywiaeth
7. Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru

- 1.14 Tynnodd y gwaith helaeth gyda rhanddeiliaid sylw hefyd at gyfleoedd a heriau allweddol at y dyfodol, gan gynnwys y canlynol:

#### Cyfleoedd

- Datblygiad pellach ar wella rhychwant y gwahanol ddewisiadau trafndiaeth (yn lle'r car preifat)
- Pwyslais cynyddol ar gynyddu ymwybyddiaeth a marchnata trafndiaeth cynaliadwy a thocynnau aml-foddol
- Technoleg newydd yn hwyluso llai o alwadau am deithio a cherbydau a thanwydd glanach

#### Heriau

- Newid yn yr hinsawdd a lleihau allyriadau carbon

- Dibynnu ar danwyddau ffosiledig gyda chyflenwadau cyfyngedig ac ansicrwydd marchnadoedd
- Ariannu prosiectau trafndiaeth hanfodol a gwasanaethau cynaliadwy a chyfannol trwy gyfalaf a chyllid

## 2.0 **Dewisiadau a Strategaeth Hirdymor**

2.1 Yn dilyn mabwysiadu gweledigaeth ac amcanion y CTRh cyfnod nesaf y CTRh oedd edrych ar ddewisiadau uchel ar gyfer cyflawni'r amcanion a datblygu ac arfarnu strategaeth hirdymor i greu fframwaith polisïau a chymau ymarferol i wella hygyrchedd a chlustiant.

### Cynhyrchu ac arfarnu dewisiadau

2.2 Profwyd nifer o wahanol senarios cynllunio trwy weithdai rhanddeiliaid i ysgogi trafodaeth a phenderfynu pa un fyddai'n peri'r cynnydd mwyaf tuag at amcanion y CTRh.

2.3 Roedd y senarios / dewisiadau a ddefnyddiwyd fel a ganlyn:

- **Y Car yn Frenin** – Mae'r senario hwn yn golygu datblygu strategaeth a rhaglen i gefnogi defnyddio ceir.
- **Calonnau a Meddyliau** – Mae'r senario hwn yn canolbwyntio ar annog defnyddio mwy ar deithio cynaliadwy a lleihau teithio diangen.
- **Ffrwyno'r Galw** – Mae'r senario hwn yn golygu gweithredu i gyfyngu ar ddefnyddio'r car preifat.
- **Cynllunio'r Dyfodol** – Mae'r senario hwn yn golygu cyfuno cynllunio defnydd tir â pholisïau eraill i leihau'r angen am y car preifat ac i ddarparu ar gyfer trafndiaeth mwy cynaliadwy.
- **Cludiant Cyhoeddus Piau Hi** – Mae'r senario hwn yn cefnogi twf, datblygiad a defnydd cludiant cyhoeddus.
- **Dewis a Dethol** – Mae'r senario hwn yn golygu cyfuno'r uchod.

2.4 Canlyniad yr ymgynghori ar gynhyrchu dewisiadau oedd ystyried mai "Dewis a Dethol", yn cynnwys amrywiaeth o fesurau, oedd yr unig agwedd ymarferol ar gyfer y rhanbarth cyfan.

### Strategaeth Hirdymor

2.5 Unwaith eto roedd datblygu ac arfarnu strategaeth hirdymor i gyflawni amcanion y CTRh yn broses ryngweithiol gyda chyfranogiad cyson rhanddeiliaid. Gofynnwyd i rhanddeiliaid ystyried amrywiaeth o elfennau strategaeth posibl ac ychwanegu rhai eraill os oeddent yn teimlo y methwyd rhai. Yna gofynnwyd iddynt roi'r elfennau yn nhrefn blaenoriaeth gyda'r safle uchaf i'r elfennau oedd fwyaf tebygol o gyflawni'r amcanion.

2.6 Cyfunwyd canlyniadau'r holl sesiynau rhanddeiliad ac edrychodd NEWID yn fanwl ar flaenoriaethau. Roedd rhai o'r elfennau strategaeth hirdymor a gafodd flaenoriaeth yn uniongyrchol berthnasol i faterion na all NEWID ddylanwadu'n uniongyrchol arnynt. Gallai hyn fod oherwydd eu bod yn y parth masnachol (er enghraifft nwyddau cynaliadwy a thanwydd) neu dan reolaeth uniongyrchol Llywodraeth Cymru (y rhwydwaith rheilffyrdd a gwasanaethau trên a chysylltiadau ffyrdd strategol rhwng Gorllewin a Dwyrain). Yn ogystal, roedd rhai o'r elfennau a gafodd flaenoriaeth yn uniongyrchol berthnasol i wariant cyllidol. Tra bo ariannu trwy gyllid yn allweddol i gyflawni gwell hygyrchedd a chlustiant ac yn cael sylw drwy'r CTRh i gyd, prif ganolbwynt y CTRh yw sicrhau buddsoddiad cyfalaf ar seilwaith a gwasanaethau cludiant.

2.7 O ystyried y materion yn E2.6, cloriannwyd canlyniadau'r ymgynghori ar y Strategaeth Hirdymor yng nghyd-destun uchelgeisiau Cymru'n Un a Chynllun Gofodol Cymru a blaenoriaethau strategol Strategaeth Drafndiaeth Cymru. Arweiniodd hyn at weld NEWID yn mabwysiadu'r blaenoriaethau canlynol ar gyfer y strategaeth hirdymor:

### **Strategaeth Hirdymor y CTRh**

- **Gwella cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth** – trwy ddefnyddio Cynllunio Hygyrchedd i sicrhau bod datblygiad yn digwydd yn y lle cywir.
- **Gwella cysylltiadau ffyrdd a rheilffyrdd strategol rhwng gorllewin a dwyrain** – i greu cysylltedd mewnol mwy dibynadwy a gwell cysylltedd gyda chymdogion yng ngweddill Cymru, y DU ac Ewrop.
- **Gwella Tramwyfeydd Bysiau Strategol** – i greu cysylltedd mwy dibynadwy a deniadol rhwng anheddau allweddol.
- **Hyrwyddo cyfannu** – i hybu dewisiadau teithio mwy cynaliadwy a lleihau'r rhwystrau i

gyfnewid.

- **Gwella diogelwch trafndiaeth** – i leihau anafiadau corfforol ac ofnau diogelwch personol.
- **Darparu mwy a gwell gwybodaeth** – i gynyddu ymwybyddiaeth o'r dewisiadau trafndiaeth cynaliadwy a'u defnyddio.
- **Gwella cysylltiadau rhwng anheddau allweddol a safleoedd cyflogaeth strategol** – i greu amrywiaeth o drafnidiaeth teithwyr deniadol a chyfleoedd cerdded a beicio yn cysylltu anheddau allweddol gyda'u cefnwledydd a safleoedd cyflogaeth strategol.
- **Gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith priffyrdd** – trwy amrywiaeth o beirianwaith priodol gan gynnwys ffrwyno'r galw.

2.8 Mae NEWID wedi datblygu cynigion strategaeth mwy penodol ar gyfer pedwar math o ardal yn y rhanbarth. Ni ddiffiniwyd yr ardaloedd hyn yn benodol a'r bwriad yw iddynt adlewyrchu'r gwahanol flaenoriaethau strategol fydd eu hangen ar draws rhanbarth mor amrywiol. Yr ardaloedd yw:

- Ardal Drefol Abertawe
- Tramwyfeydd Strategol
- Anheddau Allweddol a'u cefnwledydd
- Ardaloedd gwledig

### 3.0 **Polisiâu a Strategaethau Cydrannol y CTRh**

3.1 Nid yw'r gwelliannau y mae'r CTRh yn ceisio'u gwneud i hygyrchedd a chludiant ynghylch prosiectau neu welliannau gwasanaethau penodol yn unig, ond hefyd:

- sut gaiff gwasanaethau eu cynllunio
- yr agwedd bartneriaeth at ddatblygu a chyflawni
- y cyfannu rhwng strategaethau, polisiâu a chamau gweithredu

3.2 Polisi trosfwaol y CTRh yw gwella hygyrchedd er mwyn hwyluso ansawdd bywyd da ac economi rhanbarthol hyfyw a ffyniannus. Caiff hyn ei gyflawni trwy amrywiaeth o fesurau seiliedig ar adeiledd, polisi a chyllid. Fodd bynnag, datblygwyd polisiâu penodol manylach a'u cyflwyno yn unol â Blaenoriaethau Strategol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Caiff y rhain eu dangos isod:

#### **Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol eraill sy'n deillio o drafnidiaeth**

- Polisi E1 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol i sicrhau lleoli datblygiad newydd lle bydd yn dibynnu llai ar foduro preifat. O ran tir a neilltuwyd eisoes bydd y pwyslais ar sicrhau dewisiadau ymarferol eraill yn lle bod gyrwyr yn unig mewn ceir fel rhan o'r broses ddatblygu.
- Polisi E2 – Bydd NEWID yn hwyluso a hyrwyddo gwell gwasanaethau trên a bws, cerdded, beicio a rhannu ceir i annog newid dulliau teithio a gwella ansawdd aer.
- Polisi E3 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol gydag amrywiaeth eang o sefydliadau yn Ne-orllewin Cymru i annog manteisio ar a datblygu cynllunio teithiau i leihau faint o yrwyr yn unig sy'n cymudo mewn ceir.
- Polisi E4 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol i annog dosbarthu nwyddau'n fwy cynaliadwy trwy well defnydd o reilffyrdd, cyfleusterau cyfnewid rhwng dulliau teithio a phorthladdoedd.

#### **Cyfannu trafndiaeth lleol**

- Polisi IT1 – Bydd NEWID yn datblygu gwell cyfleusterau cyfnewid, gan gynnwys cynlluniau Parcio a Theithio, i leihau'r rhwystrau i deithiau aml-foddol.
- Polisi IT2 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol i annog datblygu a manteisio ar gardiau call a chyfleoedd tocynnau aml-foddol eraill.
- Polisi IT3 – Bydd NEWID yn datblygu hysbysrwydd teithio cynaliadwy cyfeillgar i gefnogi teithiau aml-foddol.
- Polisi IT4 – Bydd NEWID yn hwyluso gweithio di-dor rhwng asiantaethau a sefydliadau sy'n darparu trafndiaeth i leihau rhwystrau i deithio mwy cynaliadwy.
- Polisi IT5 – Bydd NEWID yn gweithio gydag asiantaethau a sefydliadau sy'n darparu trafndiaeth i leihau rhwystrau gan gynnwys y rhai sy'n atal pobl gydag amhariadau rhag defnyddio cludiant cyhoeddus.
- Polisi IT6 – Bydd NEWID yn datblygu amrywiaeth o ddewisiadau trafndiaeth i

ddiwallu anghenion hygyrchedd y rhai sy'n byw mewn ardaloedd heb gludiant cyhoeddus priodol.

- Polisi IT7 – Bydd NEWID yn cyfannu rhwydweithiau Trafnidiaeth Strategol a Lleol i hyrwyddo mynediad cynaliadwy ymwelwyr a thrigolion i'r arfordir a chefn gwlad.

#### **Gwella hygyrchedd rhwng anheddau a safleoedd allweddol**

- Polisi KS1 – Bydd NEWID yn datblygu gwell gwasanaethau cludiant cyhoeddus, gan gynnwys ffurfiau anghonfensiynol ac arloesol ar gludiant cyhoeddus, i gysylltu anheddau allweddol a'u cefnwledydd gyda thramwyfeydd strategol a safleoedd cyflogaeth strategol a lleol
- Polisi KS2 – Bydd NEWID yn gwella dibynadwyedd amser teithio ar y rhwydwaith ffyrdd a'i ddiogelwch rhwng anheddau allweddol ac oddi yno i safleoedd cyflogaeth strategol a lleol.
- Polisi KS3 – Bydd NEWID yn gwella cysylltiadau cerdded a beicio o fewn a rhwng anheddau allweddol, gan gynnwys datblygu Llwybrau Diogel yn y Gymuned.
- Polisi KS4 – Bydd NEWID yn hyrwyddo dewisiadau trafndiaeth cynaliadwy i leihau dibyniaeth ar y car i wneud teithiau lleol a gwella ansawdd lleol yr awyr.

#### **Gwella Cysylltedd Rhyngwladol**

- Polisi IC1 – Bydd NEWID yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru trwy raglen y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol i wella'r Rhwydwaith Cefnffyrdd i hwyluso dibynadwyedd amser teithio a chefnogi'r economi rhanbarthol.
- Polisi IC2 – Bydd NEWID yn gwasgu am welliannau i'r rhwydwaith rheilffyrdd yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt i Sewta a TraCC i annog mwy o fewnffuddsoddi a chefnogi newid dulliau teithio ar gyfer teithwyr a nwyddau.
- Polisi IC3 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol i hwyluso symudiad pobl a nwyddau'n fwy dibynadwy, effeithiol a chynaliadwy yn ôl a blaen i'n porthladdoedd a thrwyddynt.
- Polisi IC4 – Bydd NEWID yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru, Sewta a TraCC i gefnogi datblygu mynediad da i feysydd awyr rhanbarthol a chenedlaethol yn y DU, yn enwedig ar gludiant cyhoeddus.

#### **Cynyddu Diogelwch a Sicrwydd**

- Polisi SS1 – Bydd NEWID yn ceisio lleihau nifer y dioddefwyr damweiniau ar y ffyrdd a gwrthdrawiadau trwy reoli traffig yn well.
- Polisi SS2 – Bydd NEWID yn gweithio'n gydweithredol i annog holl ddefnyddwyr ffyrdd a rheilffyrdd i ymddwyn yn ddiogel.
- Polisi SS3 – Bydd NEWID yn annog a hybu defnyddio mwy ar gludiant cyhoeddus, cerdded a beicio i gynyddu nifer yr ymwelwyr â'n cymunedau lleol a lleihau ymddygiad gwrthgymdeithasol.

3.3 Mae Llywodraeth Cymru wedi gofyn i gonsortia nodi blaenoriaethau'r meysydd trafndiaeth hynny fydd yn deillio o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, sef blaenoriaethau Cefnffyrdd, Rheilffyrdd a Chyllidol. Mae NEWID yn cydnabod pwysigrwydd buddsoddiad yn y meysydd hyn i lwyddiant y CTRh ac mae wedi mabwysiadu'r blaenoriaethau canlynol.

#### **Blaenoriaethau Rheilffyrdd**

Disgrifiad	Manylion	Blaenoriaeth
Gwelliannau i wasanaethau trên i'r gorllewin o Abertawe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ailddeuoli'r rheilffordd i'r gorllewin o Abertawe i sicrhau gwasanaethau gwell i Orllewin Cymru gan gynnwys <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 thrên yr awr rhwng Abertawe, Tre-Gŵyr, Llanelli a Chaerfyrddin</li> <li>• Gwasanaethau bob awr o Gaerfyrddin i Aberdaugleddau</li> <li>• 5 trên y dydd i Harbwr Abergwaun</li> </ul> </li> </ul>	1
Gwella gwasanaethau trên i Gaerdydd, Bryste a Llundain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lleihau'r amseroedd teithio i Gaerdydd, Llundain a thu hwnt</li> <li>• Gwella mynediad at orsafoedd prif linell a chyfleusterau ynddynt trwy dynnu ar holl ffynonellau gan gynnwys cyllid Rhaglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd a chyllid Cydgyfeirio'r UE</li> </ul>	2
Gwella mynediad at wasanaethau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pum trên y dydd ar Reilffordd Calon Cymru (HOWL)</li> </ul>	3



trên a defnyddio mwy arnynt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gwella gwasanaeth Swanline</li> <li>Datblygu gorsafoedd newydd os bydd cyfiawnhad ac adolygu swyddogaeth hirdymor gorsafoedd llai</li> <li>Cynnal a datblygu Partneriaeth Gymunedol Rheilffyrdd De-orllewin Cymru</li> </ul>	
-----------------------------	---	--

### Blaenoriaethau Cefnffyrdd

Disgrifiad	Manylion	Blaenoriaeth
Ymrwymiadau Cefnffyrdd	<ul style="list-style-type: none"> <li>A40 Penblewin i Slebets</li> <li>A40 The Kell</li> <li>A477 Sanclêr i Ros-goch</li> <li>A40 Llandewi Efelffre i Benblewin</li> <li>A483 Ffordd Osgoi Llandeilo</li> </ul>	1
Mesurau blaenoriaethol yr M4 a'r Cefnffyrdd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gwelliannau i gyffyrdd yr M4 i leihau tagfeydd a gwella cysylltedd</li> <li>Ystyried safleoedd Parcio a Rhannu ger cyffyrdd yr M4</li> <li>Gosod goleuadau traffig ar gylchfan Pensarn yng Nghaerfyrddin</li> <li>Gwelliannau i'r A48 yn Cross Hands</li> <li>Gwneud y canlynol yn Gefnffyrdd: <ul style="list-style-type: none"> <li>A4138 – rhwng yr M4 a Llanelli</li> <li>A483 – tramwyfa Ffordd Fabian</li> </ul> </li> </ul>	2
Gwelliannau i'r A40	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gwelliannau i'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr gan gynnwys deuoli os oes achos busnes</li> <li>Mynediad o'r A40 i ffordd gyswllt arfaethedig gorllewin Caerfyrddin</li> </ul>	3
Gwneud a Dileu Cefnffyrdd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gwneud y canlynol yn Gefnffyrdd: <ul style="list-style-type: none"> <li>A485/6 – Caerfyrddin i Synod Inn</li> <li>A476 rhwng Cross Hands a Ffair-fach ynghyd â newid yr A483 o fod yn gefnffordd wedyn o Bont Abraham drwy Rydaman i Ffair-fach / Llandeilo</li> </ul> </li> <li>Newid y canlynol o fod yn Gefnffordd: <ul style="list-style-type: none"> <li>A40 Salutation Square i Gylchfan y Llwyn Helyg</li> </ul> </li> </ul>	4

### Blaenoriaethau Cyllid

Disgrifiad	Manylion	Blaenoriaeth
Cynnal gwasanaethau presennol	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cyllid cynnal a chadw i sicrhau bod cyfleusterau presennol yn cael eu cadw mewn cyflwr dosbarth cyntaf</li> <li>Cadw cymorth fel y mae i wasanaethau trên, gwasanaethau bws a chynlluniau cludiant cymunedol presennol yn y rhanbarth</li> </ul>	1
Cymorth i wasanaethau gwell	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mwy o gyllid cynnal a chadw i gynnwys isadeiledd newydd</li> <li>Gwasanaethau bws gwell ac ychwanegol yn canolbwyntio ar gyflawni uchelgeisiau mynediad Cynllun Gofodol Cymru a'r Strategaeth Hygyrchedd</li> <li>Gwasanaethau trên – bydd gwelliannau i wasanaethau o ran cerbydau newydd neu wasanaethau ychwanegol yn gofyn cyllid ychwanegol Llywodraeth Cymru trwy Fasnachfaint Rheilffyrdd Cymru</li> <li>Datblygu gwasanaethau cludiant cyhoeddus anghonfensiynol newydd gan gynnwys cynlluniau cludiant cymunedol ac arian iro cynlluniau menter gymdeithasol</li> </ul>	2
Cefnogi newid ymddygiad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Datblygu cynllun Trefi Cynaliadwy gan gynnwys cynyddu ymwybyddiaeth, ymgyrchoedd a hysbysrwydd, prosiectau Cynllunio Teithio Personoledig</li> <li>Mentrau tocynnau</li> <li>Targedu'r cynllun tocynnau mantais yn well i ddiwallu anghenion pobl ifanc, ceiswyr gwaith, pobl oedranus ac anabl nad ydynt yn elwa ar y cynllun mantais presennol</li> </ul>	3
Cymorth i arian iro a chynnal prosiectau cyfalaf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Goblygiadau cyllidol prosiectau cyfalaf fel Parcio a Theithio</li> <li>Effeithiau cyllidol gorfodi rheolau parcio'n well</li> </ul>	4

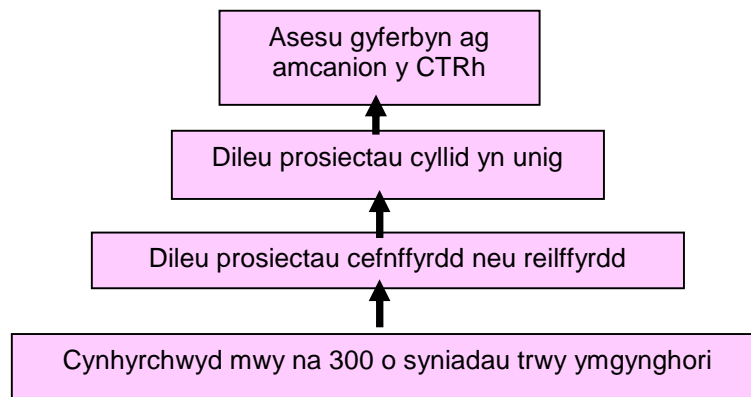
3.4 Mae NEWID hefyd wedi datblygu cyfres o strategaethau cydrannol sy'n rhoi fframwaith mwy cynhwysfawr ar gyfer datblygu a chyflawni cludiant a hygyrchedd yn y dyfodol. Mae'r strategaethau cydrannol yn berthnasol i'r canlynol:

- Nwyddau
- Cludiant Cyhoeddus
- Cynllunio Defnydd Tir
- Rheoli Traffig
- Dewisiadau Callach
- Parcio
- Diogelwch ar y Ffyrdd
- Cynnal a Chadw
- Hygyrchedd
- Cerdded a Beicio

#### 4.0 Rhaglen y CTRh

4.1 Unwaith y mabwysiadodd NEWID amcanion a strategaeth hirdymor, roedd rhagor o ymgynghori manwl ac arfarnwyd rhaglen o brosiectau i hwyluso'u cyflawni. Anogwyd rhanddeiliaid i gynnig unrhyw brosiectau a ystyrient fyddai'n cynorthwyo cyflawni'r amcanion trosfwaol a chynigiwyd mwy na 300 o syniadau prosiectau. Aseswyd neu "hidlwyd" y rhain yn ôl Ffigur A2 isod.

**Ffigur A2 – Hidlo Syniadau Prosiectau Rhanddeiliaid**



4.2 Canlyniad y broses hon oedd cronfa o 120 o brosiectau a gyhoeddwyd ar gyfer ymgynghori ffurfiol yn Nrafft y CTRh ym mis Gorffennaf 2008. Tynnodd ymatebion i'r ymgynghori sylw at rai prosiectau ychwanegol ac roedd rhywfaint o gyfuno rhai eraill fel bod nifer y prosiectau yn dal yn 120.

4.3 Defnyddiodd NEWID broses flaenoriaethu, oedd yn cyd-fynd ag arfarnu WeITAG ac a asesodd bob prosiect gyferbyn â'r meini prawf canlynol:

- Addas i Bolisi – amcanion a strategaeth y CTRh
- Gwerth am yr Arian – asesiad bras o gostau gyferbyn â buddiannau
- Danfonadwyedd – technegol, economaidd, gwleidyddol
- Effaith Ranbarthol – a oedd effeithiau'r prosiect yn strategol neu leol iawn

4.4 Cloriannwyd pob un o'r 120 prosiect yng nghronfa'r rhaglen gyferbyn â'r meini prawf hyn ac roedd 75 ohonynt dros y trothwy gan ffurfio rhaglen y CTRh. Mae'r prosiectau hyn i'w gweld yn nhabl A1 isod.

4.5 Er mwyn adeiladu rhaglen 5 mlynedd ystyrion o'r 75 prosiect mae NEWID wedi asesu pa rai sydd fwyaf tebygol o gael eu gwireddu o fewn 5 mlynedd gan ddsbarthu prosiectau tebyg gyda'i gilydd. Mae hyn yn bwysig i sicrhau bod buddiannau'n dod ar hyd a lled y rhanbarth a bod hyblygrwydd yn y rhaglen. Mae hyn yn golygu na fydd oediadau mewn un prosiect yn peryglu cyflawni'r rhaglen gyfan oherwydd bod modd trosglwyddo cyllidi brosiect arall o fewn yr un grŵp neu gyfran o brosiectau.

**Tabl A 1 – Prosiectau a gyrhaeddodd y trothwy arfarnu**

Prosiect	Prosiect
Cyfnwidfa Gorsaf Fysiau'r Cwadrant	Metro
Ymrwymadau cynlluniau TG Sir Gâr	Cwblhau Port Talbot PDR 1A a B
Port Talbot PDR Cyfnod 2	Gwella Gorsaf Stryd Fawr Abertawe
Gwella Gorsaf Drenau Caerfyrddin	Ymestyn Parcio a Theithio Glandŵr

Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	Mesurau blaenoriaeth i fysiau Ffordd Caerfyrddin
Pecyn Tramwyfa Fysiau Caerfyrddin i Abertawe	Tramwyfa Fysiau Penfro i Aberdaugleddau
Tramwyfa Fysiau Hwlfordd i Aberdaugleddau	Safle Parcio a Theithio Gorllewin Abertawe
Tramwyfa Fysiau Port Talbot i Abertawe	Tramwyfa Fysiau Cwm Tawe i Ganol y Ddinas
Tramwyfa Fysiau Castell-nedd (Llandarsi) i Abertawe	Tramwyfa Fysiau Port Talbot i Gastell-nedd
Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands	Pecyn gwella pontydd ar yr A4382 Llanwrda, Llanbedr Pont Steffan
Datblygu Rhwydwaith Beicio'r Cymoedd a llwybrau Cyswllt 2	Tramwyfa Fysiau Hwlfordd i Ddinbych-y-pysgod trwy Benfro
Gwella Gorsaf Fysiau Llanelli / Cyfnewidfa	Cyfnewidfa Cludiant Cyfun Gorsaf Drenau Aberdaugleddau
Canolbwynt Bysiau Abergwaun	Parcio a Theithio Caerfyrddin
Cyfnewidfa Bysiau / Trenau Doc Penfro	Mynediad Ffordd Newydd i Ysbyty Treforys
Tramwyfa Fysiau Hwlfordd i Ddinbych-y-pysgod trwy Arberth	Cyflwyno cysyniad trefi cynaliadwy
Newidiadau Dulliau Byw – Cerdded a Beicio	Ailagor Gorsaf Wdig fel Cyfnewidfa Bysiau / Trenau
Mwy o arwyddion neges newidiol	Llwybr Strategol y De – Tramwyfa Cyffordd yr A477 i'r Safle Ynni
Parcfordd Port Talbot	Rhwydwaith beicio trefol Canol y Ddinas
Gwella Tramwyfa Ffordd Ystumllwynarth (European Boulevard)	Tramwyfa Fysiau Hwlfordd i Abergwaun trwy Dyddewi
Tramwyfa Fysiau Hwlfordd i Abergwaun trwy Dreletert	Tramwyfa Fysiau Abergwaun i Aberteifi
Tramwyfa Fysiau Rhydaman i Cross Hands	Canolbwynt Bysiau Dinbych-y-pysgod
Gwella Gorsaf Drenau Llanelli	Gwella Gorsaf Drenau Clunderwen
Canolbwynt Bysiau Castellnewydd Emlyn	Pecyn Ansawdd Awyr Abertawe Hafod
Safleoedd Parcio a Rhannu ger cyffyrdd yr M4	Llwybr beicio gogledd / de yn Sir Benfro
Ffordd Gyswllt Gogledd Sir Gâr – Ceredigion	Canolbwynt Bysiau Pencader
Canolbwynt Bysiau Llandeilo	Canolbwynt Bysiau Drefach
Cyswllt Gorllewin Caerfyrddin	Cyswllt Dwyrain Caerfyrddin
Rhwydwaith Dosbarthu Gogleddol – Cyswllt Heol Bulford	Pont Gyswllt Parc Ynni Baglan
Gwella Gorsaf Drenau Castell-nedd	Cynlluniau cyfalaf ar gyfer gwella cludiant cymunedol
Parcio a Theithio Llanelli	Gwella Mynediad Blackbridge
Cyfleuster Nwyddau Aml-foddol – Glanfa Margam	Pont Gyswllt ar Draws y Dyffryn Pontardawe
Gorsaf Tre-Gŵyr	Dolenni Cerdded Tyddewi
Cynllun Adfywio Cymuned Penfro Cyfnodau 1 a 2	Gorsaf Fysiau Caerfyrddin
Ffordd Osgoi Waterston	Mynediad i Stad Ddiwydiannol Cynffig
Ffordd Ddosbarthu Rhydaman	Ffordd Fynediad Gorllewin Abertawe
Tramwyfeydd Bysiau Strategol o gwmpas Abertawe	Parcio a Theithio Dinbych-y-pysgod
Ymchwilio i gynlluniau trenau ysgafn	Ffordd Ddosbarthu'r Morfa
Cyswllt De Coed Darcy	

### Sylwch nad yw'r prosiectau hyn yn nhrefn blaenoriaeth

4.6 Mae canllawiau CTRh yn gofyn bod consortia'n pennu tair rhaglen CTRh ar wahân yn dibynnu ar swm y cyllid sydd ar gael i bob consortiwm yn ystod y cyfnod 5 mlynedd. Mae cynlluniau etifeddiaeth yn cael eu cynnwys yn y rhaglen ond nid yng nghostau llawn y rhaglenni gan dybio y byddant yn cael eu brigdorri'n genedlaethol. Y tair rhaglen ar wahân yw'r canlynol:

- Rhaglen gwneud y lleiaf (ar sail buddsoddi presennol) ac, ar gyfer y CTRh, byddai hyn yn £109m
- Ail orau a fyddai'n dod i gyfanswm o £151m
- Y dewis gorau a fyddai'n dod i £191m

Mae Tabl A2 drosodd yn dangos y rhaglen bum mlynedd gryno ar gyfer pob un o'r tri dewis.

4.7 Pa faint bynnag o gyllid sydd ar gael yn ystod y rhaglen 5 mlynedd gyntaf, bydd angen hyblygrwydd i ymateb i ddatblygiadau a blaenoriaethau allanol yn y rhanbarth.

## 5.0 **Cyflawni ac Arolygu**

### 5.1 **Cyflawni**

Os nad oes peirianwaith priodol yn bodoli i sicrhau bod y cyllid sydd ar gael yn peri cyflawni effeithlon a llwyddiannus, bydd cyfranogiad y rhanddeiliaid, yr ymchwil gefndirol a'r gwaith a wnaed wrth ddatblygu'r CTRh wedi bod yn ofer. Yn ogystal, mae cyflawni amcanion y CTRh yn llawer mwy na phrosiectau cyfalaf yn unig a bydd llawer o'r rhanddeiliaid a gynorthwyodd gyda datblygu'r CTRh yn bartneriaid allweddol wrth gyflawni'r hygyrchedd cyfannol ac o safon sydd ei angen yn y rhanbarth, yn arbennig:

- Cydweithwyr mewnol awdurdodau lleol o Adrannau'r Amgylchedd, Cynllunio, Datblygu Economaidd, Tai, Addysg, Hamdden ac ati
- Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol
- Cynllunwyr a darparwyr gofal iechyd
- Gweithredwyr cludiant; masnachol a gwirfoddol
- Cyflogwyr mawr
- Mudiadau defnyddwyr cludiant
- Amrywiol fforymau gyda chynulleidfaedd eang

Tabl A2 – Crynodeb o 3 dewis rhaglen – Dewis 1 – Gwneud y Lleiaf – £109 miliwn

Prosiect / Cynllun	Blwyddyn 1 2010/11 miloedd	Blwyddyn 2 2011/12 miloedd	Blwyddyn 3 2012/13 miloedd	Blwyddyn 4 2013/14 miloedd	Blwyddyn 5 2014/15 miloedd	Cyfanswm 5 mlynedd miloedd
Tramwyfeydd Bysiau (23%)	3,000	5,000	5,000	6,000	6,000	25,000
Datblygu Parcio a Theithio (12%)	2,000	2,000	3,000	3,000	3,000	13,000
Cyfnewidfeydd Cludiant (18%)	2,000	4,000	4,000	5,000	5,000	20,000
Teithio Cynaliadwy ac Iach (7%)	1,000	1,000	2,000	2,000	2,000	8,000
Isadeiledd Adfywio Economaidd (39%)	3,000	10,000	10,000	10,000	10,000	43,000
<b>Cyfansymiau</b>	<b>11,000</b>	<b>22,000</b>	<b>24,000</b>	<b>26,000</b>	<b>26,000</b>	<b>109,000</b>

**Option Two – Second best option - £151 million**

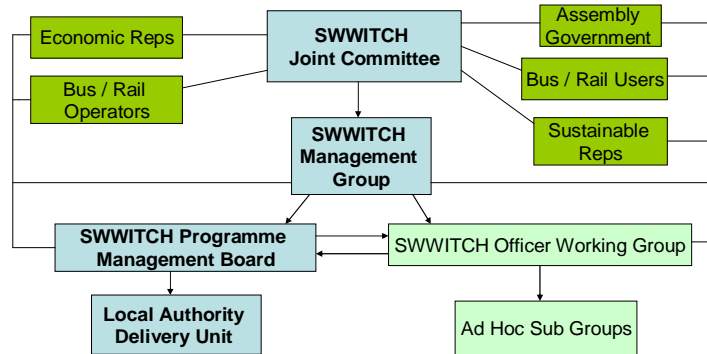
Prosiect / Cynllun	Blwyddyn 1 2010/11 miloedd	Blwyddyn 2 2011/12 miloedd	Blwyddyn 3 2012/13 miloedd	Blwyddyn 4 2013/14 miloedd	Blwyddyn 5 2014/15 miloedd	Cyfanswm 5 mlynedd miloedd
Tramwyfeydd Bysiau (19%)	3,000	6,000	6,000	7,000	7,000	29,000
Datblygu Parcio a Theithio (11%)	2,000	3,000	4,000	4,000	4,000	17,000
Cyfnewidfeydd Cludiant (15%)	2,000	5,000	5,000	5,000	5,000	22,000
Teithio Cynaliadwy ac Iach (7%)	1,000	1,000	2,000	3,000	3,000	10,000
Isadeiledd Adfywio Economaidd (48%)	3,000	15,000	20,000	20,000	15,000	73,000
<b>Cyfansymiau</b>	<b>11,000</b>	<b>30,000</b>	<b>37,000</b>	<b>39,000</b>	<b>34,000</b>	<b>151,000</b>

**Option Three – Preferred option - £191 million**

Prosiect / Cynllun	Blwyddyn 1 2010/11 miloedd	Blwyddyn 2 2011/12 miloedd	Blwyddyn 3 2012/13 miloedd	Blwyddyn 4 2013/14 miloedd	Blwyddyn 5 2014/15 miloedd	Cyfanswm 5 mlynedd miloedd
Tramwyfeydd Bysiau (17%)	3,000	6,000	8,000	8,000	8,000	33,000
Datblygu Parcio a Theithio (10%)	2,000	3,000	4,000	5,000	5,000	19,000
Cyfnewidfeydd Cludiant (14%)	2,000	5,000	5,000	7,000	7,000	26,000
Teithio Cynaliadwy ac Iach (5%)	1,000	1,000	2,000	3,000	3,000	10,000
Isadeiledd Adfywio Economaidd (54%)	3,000	20,000	30,000	30,000	20,000	103,000
<b>Cyfansymiau</b>	<b>11,000</b>	<b>35,000</b>	<b>49,000</b>	<b>53,000</b>	<b>43,000</b>	<b>191,000</b>

5.2 Mae gan bedwar Awdurdod NEWID hanes da o gyflawni amrywiaeth eang o gynlluniau ac mae NEWID yn bwriadu adeiladu ar brosesau presennol rheoli a chyflawni prosiectau. Caiff hyn ei ystyried yn fwy effeithlon ac effeithiol na chreu strwythur rheoli / cyflawni prosiectau newydd, ar wahân. Mae NEWID yn cynnig Bwrdd Rheoli'r Rhaglen yn cynnwys rheolwyr prosiectau o bob Awdurdod Lleol ynghyd â Chydgysylltydd NEWID dan gadeiryddiaeth Cyfarwyddwr neu Bennaeth Gwasanaeth. Byddai'r bwrdd hwn yn gyfrifol am sicrhau cynnydd y rhaglen a chytuno ar unrhyw symudiad cyllid ar draws y rhaglen all ddigwydd oherwydd oediadau gyda phrosiectau penodol. Bydd y bwrdd yn cyflwyno adroddiadau drwy strwythur NEWID fel sy'n cael ei ddangos isod.

### SWWITCH Programme Management



#### Arolygu

- 5.3 Mae'n hollbwsig bod NEWID yn cadw golwg ar gynnydd y CTRh, o ran allbynnau (er enghraifft faint o orsafoedd bysiau a wellwyd, sawl cilometr o lôn feicio a adeiladwyd) ac o ran canlyniadau (er enghraifft oes yna gynnydd mewn defnyddio gwasanaethau bws neu welliannau i ddbynadwyedd amseroedd teithio).
- 5.4 Comisiynodd NEWID Gynllun Arolygu yn 2003 a gynigiodd gyfres o Ddangosyddion Perfformiad allweddol, gan gynnwys y canlynol:
- Hygyrchedd cludiant cyhoeddus
  - Amseroedd teithio bysiau a thraffig
  - Dibynadwyedd amser teithio bysiau a thraffig
  - Bodlonrwydd teithwyr ar fysiau a threnau
  - Effeithiau amgylcheddol
  - Diogelwch ar y Ffyrdd
- 5.5 Caiff ystadegau Diogelwch ar y Ffyrdd eu casglu gan holl awdurdodau lleol ac mae gwybodaeth hanesyddol dda i ganiatáu dadansoddi tueddiadau. Cynhaliodd NEWID arolygon bodlonrwydd defnyddwyr bysiau a threnau yn 2005 ac, yn 2006/7, cwblhawyd astudiaethau Ymchwil Patrymau Teithio a Mapio Tagfeydd fel rhan o ddatblygu'r CTRh.
- 5.6 Fodd bynnag, cynnydd cyfyngedig a wnaed at ei gilydd ar sefydlu gwybodaeth ddechreuol, yn bennaf oherwydd y costau cysylltiedig â chasglu a dadansoddi data ac arolygu. Bydd y CTRh yn gofyn agwedd fwy cyfannol a chyson.
- 5.7 Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru'n cyflwyno nifer o ddangosyddion y bydd Llywodraeth Cymru'n eu defnyddio i fesur cynnydd tuag at ganlyniadau. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn datblygu Strategaeth Arolygu Trafnidiaeth Cymru fydd yn rhoi fframwaith ar gyfer arolygu cyson ar hyd a lled Cymru, boed hynny'n digwydd yn y Consortia, Llywodraeth Cymru neu Awdurdodau Lleol.
- 5.8 Mae Tabl A3 isod yn cyflwyno cynigion arolygu NEWID. Mae'n amlwg bod angen llawer mwy o waith i asesu manau cychwyn a sefydlu tueddiadau. Mae gan NEWID bryderon difrifol ynghylch y data sydd ar gael, costau casglu a'r gallu i wneud dadansoddiad parhaol.

5.9 Ni nodwyd targedau ar yr adeg hon, oherwydd nad yw'n briodol heb sefydlu man cychwyn a thueddiadau.

## 6.0 **WelTAG**

6.1 Mae NEWID wedi cymhwyso egwyddorion yr Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) drwy gydol datblygiad y CTRh. Bu cyfranogiad ac archwiliad rhanddeiliaid ar bob cam ac mae amcanion y CTRh wedi ffurfio asgwrn cefn y broses werthuso er mwyn sicrhau y bydd y strategaeth, polisiâu a phrosiectau sy'n ffurfio'r CTRh yn cynorthwyo cyflawni'r amcanion a gweledigaeth ar gyfer De-orllewin Cymru.

6.2 Cwblhawyd arfarnu strategaeth Cyfnod 1 cyn cyhoeddi drafft y CTRh yn haf 2008. Arfarnwyd prosiectau Cyfnod 1 ar ôl ymgynghori â'r cyhoedd unwaith y cadarnhawyd cronfa'r rhaglen o 120 o brosiectau.

**Tabl A3 – Cynigion Arolygu NEWID**

Amcan y CTRh	Dangosydd	Ffynhonnell y Data	Man Cychwyn
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hygyrchedd: mapiau / ystadegau <ul style="list-style-type: none"> <li>Mynediad ceir</li> <li>Hygyrchedd cludiant cyhoeddus</li> </ul> </li> <li>Dadansoddiad Cysylltedd allweddol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meddalwedd cynllunio hygyrchedd (Accession), cronfa ddata Traveline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atodiadau G a Ng y CTRh</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ymwybyddiaeth y cyhoedd o ddewisiadau trafndiaeth</li> <li>Amgyffred y cyhoedd o ansawdd dewisiadau trafndiaeth</li> <li>Defnydd o wasanaethau bws a thrên</li> <li>Bodlonrwydd y cyhoedd gyda gwasanaethau bws a thrên</li> <li>Defnyddio beiciau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arolygon</li> <li>Arolygon</li> <li>Gweithredwyr</li> <li>Arolygon, data ymchwil marchnata gweithredwyr</li> <li>Peiriannau cyfrif beiciau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peth data arolygon man cychwyn (2005)</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dibynadwyedd amser teithio <ul style="list-style-type: none"> <li>bysiau</li> <li>ceir</li> <li>CNT</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data ITIS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I'w sefydlu</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bodlonrwydd teithwyr ynghylch cyfannu bysiau a threnau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arolygon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I'w sefydlu</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nifer yr ARhAA</li> <li>Mynegrif llygru'r awyr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Awdurdodau lleol yn mesur ansawdd aer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arolygu sefydledig yr awdurdodau lleol</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cyfran y cynlluniau trafndiaeth sy'n cael effaith andwyol ar yr amgylchedd cenedlaethol ac adeiledig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asesiadau Effaith Amgylcheddol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I'w sefydlu</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ystadegau anafusion ar y ffydd</li> <li>KSI</li> <li>KSI Plant</li> <li>Anafiadau ysgafn fesul 100m cilomedr cerbyd</li> <li>Amgyffred y cyhoedd o ddiogelwch personol cysylltiedig â defnyddio trafndiaeth</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data awdurdodau lleol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arolygu sefydledig yr awdurdodau lleol</li> </ul>

6.3 Ni chwblhawyd arfarnu prosiectau Cyfnod 2 eto am nifer o resymau, gan gynnwys y canlynol:

- Yr amser a gymrwyd i gloriannu prosiectau Cyfnod 2 y CTRh yn llawn

- Cael cytundeb ar faint o arfarnu a ddylai fod yn berthnasol i bob prosiect neu becyn prosiectau
- Costau ymchwiliadau manwl i brosiectau neu becynnau

6.4 Bydd yr arfarniadau Cyfnod 2 yn cael eu cwblhau yn ystod y 6 i 9 mis nesaf a bydd hyn yn caniatáu blaenoriaethu prosiectau yn y rhaglen. Bydd canlyniadau'r arfarniadau hyn yn Adroddiad Gwaith Blynyddol cyntaf y CTRh yn 2010.

## **7.0 Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS)**

7.1 Mae NEWID wedi ystyried y goblygiadau amgylcheddol sy'n deillio o bolisi a phrosiectau fel rhan annatod o ddatblygu'r CTRh. Yn yr un modd bu sgrinio'r Asesiad Priodol sy'n ofynnol fel rhan o'r Rheoliadau Cynefinoedd yn ystyriaeth allweddol yn ystod cloriannu'r rhaglen ar gyfer y CTRh.

7.2 Bu proses ymgynghori fanwl gyda holl randdeiliaid statudol yr AAS (Asiantaeth yr Amgylchedd, Cyngor Cefn Gwlad Cymru a Cadw) i sicrhau bod NEWID nid yn unig yn ateb y gofynion cyfreithiol y ddeddfwriaeth, ond yn ymgorffori egwyddorion gwarchod a gwella'r amgylchedd sydd wrth galon datblygiad y CTRh ac, yn y pen draw, wrth ei gyflawni.

7.3 Caiff datganiad yr AAS ei gyhoeddi fel dogfen ar wahân i'r CTRh (oherwydd ei maint a'i natur dechnegol) ac mae Pennod 7 yn rhoi crynodeb o'r broses a ddilynwyd.

## **Atodiad B**

### **Arolwg Patrymau Teithio Rhanbarthol 2014**

#### **1.0 CEFNDIR**

- 1.1 Fel rhan o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) 2010 - +2015, comisiynodd y consortiwm rhanbarthol Arolwg Patrymau Teithio (TPS) yn 2006/7. Roedd hyn yn golygu bod ymchwilwyr yn rhoi dyddiaduron teithio saith niwrnod i aelwydydd yn y rhanbarth a gofyn i drigolion gofnodi eu holl deithiau gyda manylion y canlynol:
  - Sut oeddent yn teithio
  - I ble oeddent yn teithio
  - Beth oedd diben y teithio
  - Pa mor hir gymrodd y daith
- 1.2 Gofynnwyd i'r aelwydydd hefyd ateb cwestiynau oedd yn gofyn am eu barn ar amrywiol fathau o drafnidiaeth a pha mor fodlon oeddent gyda'r cyfleusterau presennol cysylltiedig ag amrywiol fathau o drafnidiaeth. Holodd adran arall o gwestiynau ynghylch arferion teithio i'r ysgol unrhyw blant a phobl ifanc oedd yn byw ar yr aelwyd.
- 1.3 Defnyddiwyd hapsamplu o fewn tiriogaeth pob un o'r pedwar awdurdod lleol a phennwyd cwtâu ar nifer y tai gyda statws oedran / rhyw / cyflogaeth lle gadawyd arolygon. Dychwelodd yr ymchwilwyr ar ôl saith niwrnod i gasglu'r dyddiaduron ac, os nad oedd yr ymatebion canlyniadol yn cyd-fynd â data cyfrifiad, rhoddwyd pwysiad arnynt.
- 1.4 Cynyddodd y dull hwn ddilysrwydd ystadegol yr ymatebion gan ganiatáu i'r consortiwm ddefnyddio'r allbwn fel un o sylfeini Strategaeth a Pholisïau'r CTRh.
- 1.5 Ailadroddwyd y TPS yn 2010 oherwydd na chyflwynwyd y CTRh i Lywodraeth Cymru tan 2009 gyda'r data a gafwyd o'r arolwg cyntaf eisoes yn dair blynedd oed. Ystyriwyd ei bod yn bwysig bod arolwg newydd yn casglu'r un data, a fyddai wedyn yn dod yn fan cychwyn rhai o gynigion arolygu'r CTRh. Cynhwysodd dadansoddiad arolwg 2010 hefyd gymhariaeth gydag arolwg 2006/7.
- 1.6 Yn hwyr yn 2013, penderfynodd y pedwar Cyngor y dylid cynnal TPS pellach yn 2014 i ganiatáu gwir gymhariaeth ar ôl pedair blynedd o'r CTRh ac i benderfynu a oedd arferion teithio a barnau wedi newid yn ystod cyflawni'r CTRh. Mae hyn hefyd wedi bod yn amserol iawn o ran cynorthwyo ysbrydoli'r newydd Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol (CnTLI).

#### **2.0 CYFLWYNIAD**

- 2.1 Roedd y dyddiadur a roddwyd i aelwydydd bron yn union yn union yr un fath â dyddiadur 2010 fel bod modd gwneud cymhariaeth eglur (gyda rhai mân newidiadau i weld bod canlyniadau'n cyd-fynd ag arolygu'r CTRh).
- 2.2 Nod y dull samplu oedd rhoi 25 dyddiadur ymhob ardal samplu gan ddisgwyl y byddai 12 (48%) o'r rhain yn cael eu llenwi ac ar gael i'w casglu ar ôl i'r saith niwrnod fynd heibio. Gan ddefnyddio'r fethodoleg hon rhoddwyd 5,350 o



ddyddiaduron, a llwyddwyd i gasglu 2,402 (45%).

- 2.3 Roedd y dyddiaduron a lenwyd yn gorgynrychioli trigolion wedi ymddeol a di-waith ac, felly, defnyddiwyd pwysiadau i gael y data i gyd-fynd â data cyfrifiad 2011 perthnasol i ddemograffeg a phoblogaeth.
- 2.4 Cymrwyd gofal i osgoi rhoi dyddiaduron yn ystod gwyliau ysgol (pan fo patrymau teithio'n annodweddiadol) fel hanner tymor mis Chwefror a gwyliau'r Pasg. Arweiniodd y bwch hwn, a phroblemau tywydd garw yn gynnwys yn 2014, at gynnal yr arolwg rhwng 1<sup>af</sup> Chwefror i 25<sup>ain</sup> Mai 2014.
- 2.5 Cadarnhawyd â llaw synnwyr yr holl holiaduron a ddychwelwyd cyn eu rhoi mewn taenlen Excel. Yna cadwyd y data yn y system dadansoddi ystadegol (SPSS).

### 3.0 CANLYNIADAU'R AROLWG

- 3.1
  - Cynyddodd perchenogaeth ceir ychydig ers arolwg 2010 gyda char ar gael i 80% o'r boblogaeth.
  - Ni fu unrhyw newid yn nifer y teithiau a wnaed bob wythnos, gyda gwaith, siopa a hamdden yn dal i ffurfio'r tri diben uchaf o ran yr holl deithiau a wnaed.
  - Gwnaed bron 60% o holl deithiau mewn car (fel gyrrwr). Ychydig newid sydd mewn defnydd bysiau ers 2010 gyda rhyw 6% o holl deithiau ar y bws ac, yn yr un modd, ni fu fawr newid at ei gilydd yng nghyfran y teithiau ar y trê, ar feic ac ar draed, er bod rhai amrywiadau rhwng awdurdodau lleol.
  - Mae canran yr atebwyr a nododd na fyddant fyth yn defnyddio'r trê, bws, traed na beic wedi lleihau ers arolwg 2010.
  - Mae bodlonrwydd gyda'r rhwydweithiau ffyrdd a rheilffyrdd yn aros tua'r un faint ag arolwg 2010, tra bo beicwyr rheolaidd yn llai bodlon heddiw nag yn 2010.

#### 3.2 Nodweddion atebwyr:

- Dychwelwyd mwy o holiaduron gan aelwydydd yn Abertawe a Sir Benfro nag yn Sir Gâr a Chastell-nedd Port Talbot a chadwodd mwy o fenywod (55.8%) na gwrywod (44.2%) ddyddiaduron.
- Cadwodd 24% o'r rhai rhwng 65 a 74 oed y dyddiaduron; dim ond 12.8% o boblogaeth y rhanbarth sydd yn yr ystod oedran honno.
- Roedd 29.3% o'r atebwyr yn wedi ymddeol o'i gymharu â data'r cyfrifiad sy'n dangos mai 18.3% o'r trigolion sydd wedi ymddeol.
- Mae 80% o'r atebwyr yn berchen o leiaf un car ac mae'r 20% sydd heb gar yn cymharu â 23% yn arolwg 2010.
- Dywedodd bron dri chwarter (74.7%) yr atebwyr nad oedd ganddynt unrhyw anawsterau symudedd ac roedd gan 14.9% fathodyn glas, roedd gan 23.4% gardiau bws ac oedd 4.4% yn bobl mewn cadeiriau olwynion.
- Roedd cysylltiad rhyngrwyd gartref gan fwy na thri chwarter (78.2%) yr aelwydydd gyda mynediad yn y gwaith ar gael i bron hanner (49.3%).

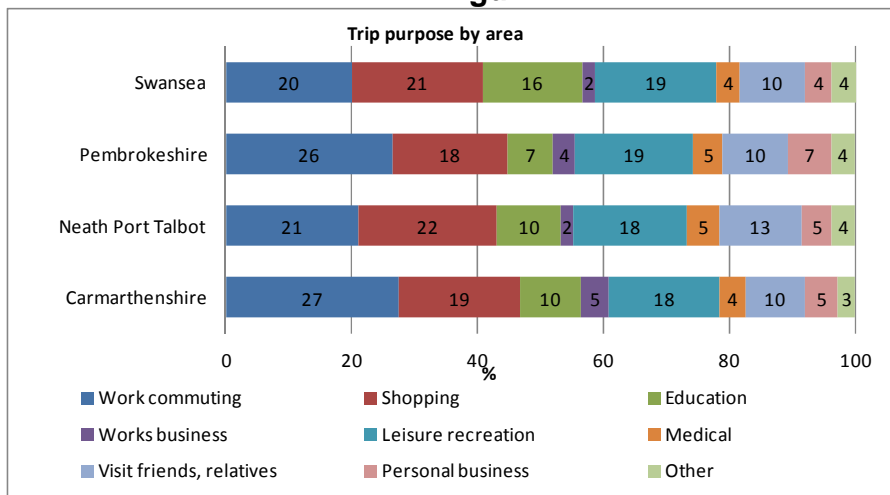
#### 3.3 Canlyniadau Patrymau Teithio

- Roedd teithiau a wnaed mewn diwrnod yn debyg i arolwg 2010 gyda chyfartaledd o 1.99 taith y diwrnod. Roedd yr amrywiaeth ar gyfartaledd ar

hyd yr wythnos yn rhedeg o 2.19 taith ar ddydd Mawrth i 1.37 taith ar ddydd Sul.

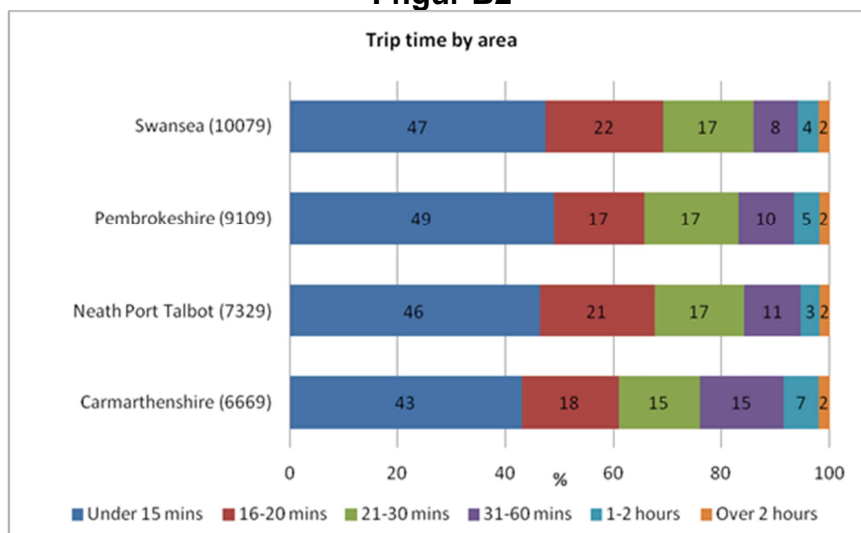
- Bydd dynion a menywod yn gwneud tua'r un nifer o deithiau, ond y rhai rhwng 35 a 44 oed wnaeth fwyaf o deithiau ac mae gweithwyr cyflogedig rhan-amser ac atebwyr sy'n berchenogion ceir yn gwneud mwy o deithiau na gweithwyr cyflogedig llawn-amser neu atebwyr di-waith.
- O ran pob taith a gofnodwyd yn y dyddiaduron, cynhwyswyd prif ddiben y daith. Fel sydd i'w weld yn Ffigur B1 isod, y rhesymau mwyaf poblogaidd oedd:
  - Gwaith / cymudo (23.7%)
  - Siopa (20.1%)
  - Hamdden / adloniant (18.6%)

**Ffigur B1**



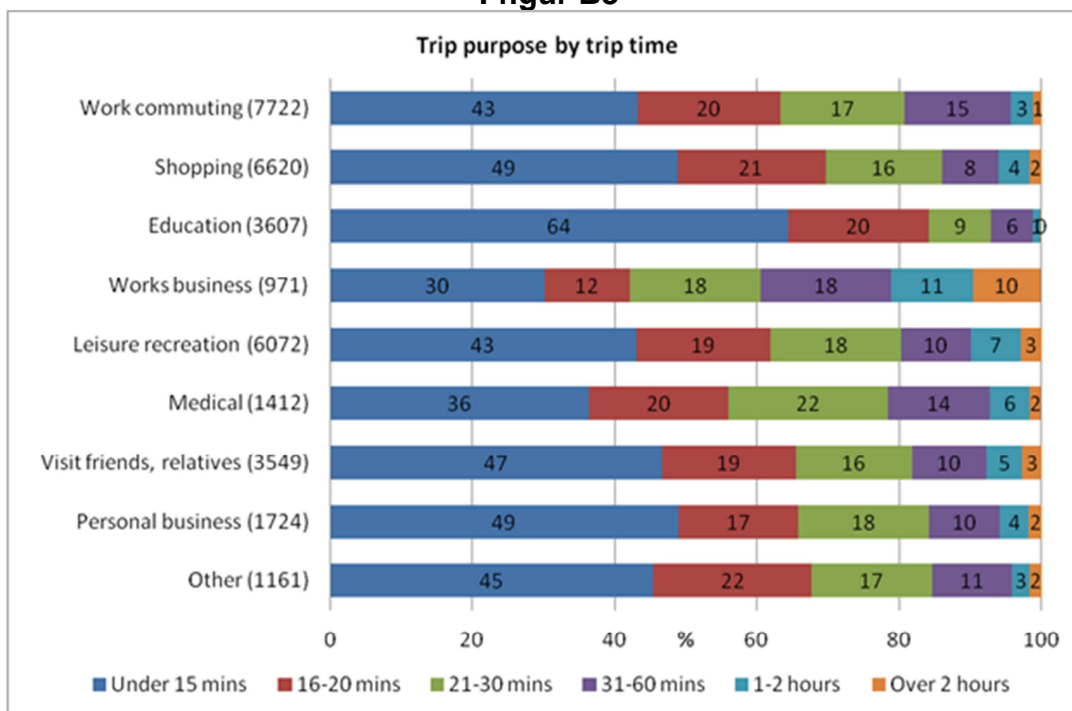
- Cymrodd mwyafrif llethol y teithiau a wnaed (82.6%) lai na 30 munud, gyda bron hanner (46.6%) yn cymryd llai na 15 munud. Gweld Ffigur B2 isod.

**Ffigur B2**



- Mae amser teithio'n amrywio yn ôl diben, gyda theithiau addysg fel y byrraf (64% o holl deithiau'n cymryd llai na 15 munud) a theithiau busnes fel yr hwyaf (roedd 39% o deithiau dros 30 munud o hyd). Mae hyn i'w weld yn Ffigur B3 isod.

**Ffigur B3**



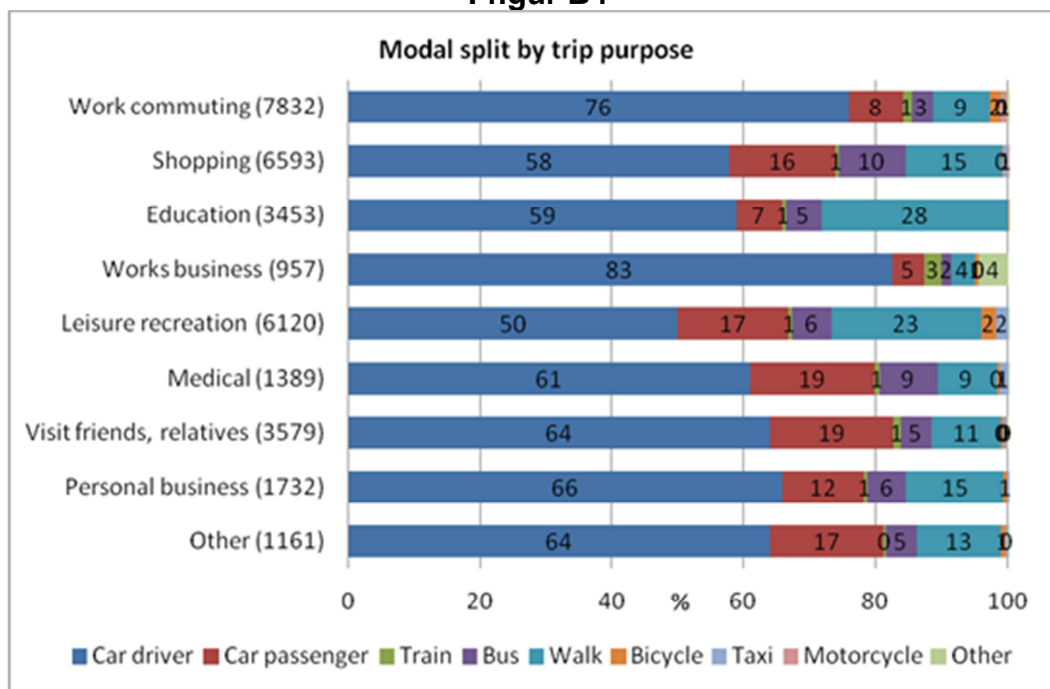
### 3.4 Rhaniad dulliau teithio

- Mewn car (fel y gyrrwr) y gwnaed 63% o'r holl deithiau a gofnodwyd yn yr arolwg gyda 13% o deithiau ychwanegol fel teithiwr mewn car. Roedd cerdded yn cyfrif am 15% o'r holl deithiau, bws 6% o deithiau a thrên, beic, tacsï a phopeth arall yn dod i 1%.
- Dangosodd dadansoddiad rhaniad dulliau teithio yn ôl diben teithiau y gwnaed mwy na thri chwarter (76%) y teithiau i'r gwaith fel gyrrwr car a 8% o deithiau ychwanegol i'r gwaith fel y teithiwr mewn car. Roedd teithiau at ddiben addysg yn dal i gynnwys 59% a 7% yn ôl eu trefn fel gyrrwr car a theithiwr a gwnaed 28% o deithiau addysg trwy gerdded. Gwelwch Ffigur B4 drosodd.
- Pan gymharwyd rhaniad dulliau teithio â sefyllfa gyflogaeth, efallai nad yw'n syfrdanol bod atebwyr oedd yn gweithio llawn-amser neu ran-amser yn llawer mwy tebygol o deithio fel gyrrwr car na grwpiau statws cyflogaeth eraill. Hefyd, mae myfyrwyr yn fwy tebygol o gerdded a phobl wedi ymddeol yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws. Mae hyn i'w weld yn Ffigur B5 drosodd.

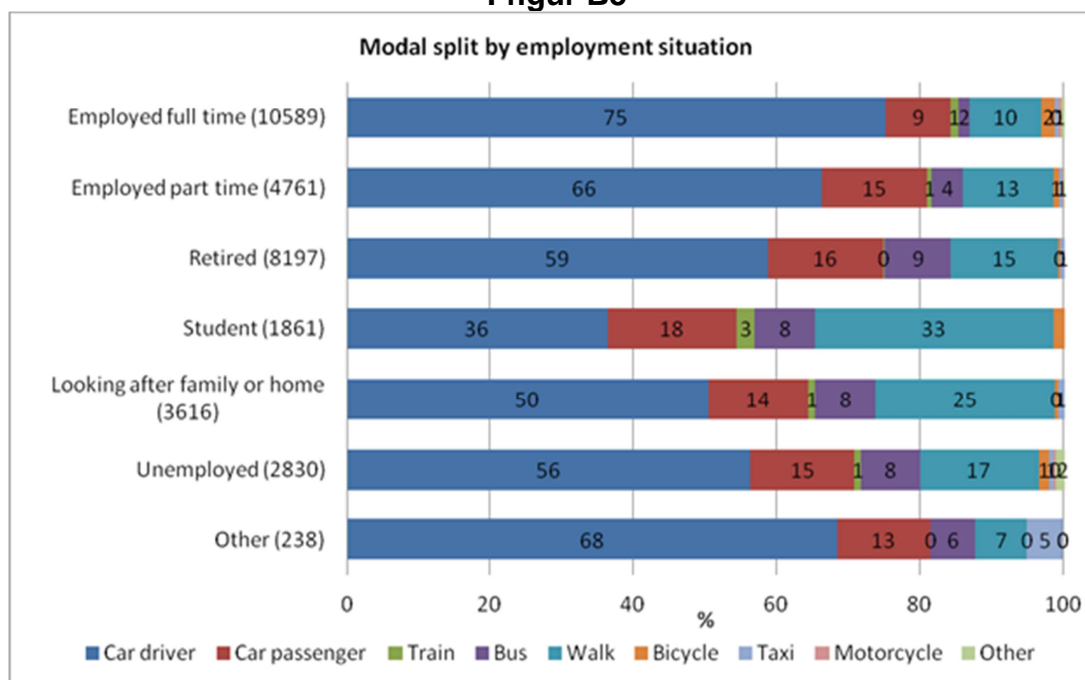
### 3.5 Cyrchfannau teithiau

- Y cyrchfan mwyaf poblogaidd a gofnodwyd oedd Abertawe (31.5% o holl deithiau) gyda Sir Benfro, Sir Gâr a Chastell-nedd Port Talbot y mwyaf poblogaidd wedyn (sef 24.7%, 17.5% a 16.9% yn ôl eu trefn).
- Roedd mwyafrif y teithiau oedd yn tarddu o awdurdod lleol arbennig hefyd yn gorffen yn yr ardal honno, fel a ganlyn:
  - 74.8% o deithiau a wnaed gan drigolion Sir Gâr
  - 70.3% o deithiau a wnaed gan drigolion Castell-nedd Port Talbot
  - 87.8% o drigolion Sir Benfro
  - 85.6% o drigolion Abertawe

**Ffigur B4**



**Ffigur B5**



- Mae Tabl B1 drosodd yn dangos canran y teithiau ar draws ardal gyfan yr astudiaeth a wnaed i gyrchfannau penodol ar gyfer cymudo, siopa neu ddibenion hamdden. Mae hyn yn dangos y canlynol:
  - Bod y rhan fwyaf o deithiau cymudo'n lleol
  - Bod y rhan fwyaf o deithiau siopa'n lleol
  - Bod y rhan fwyaf o deithiau hamdden ac adloniant yn lleol

### 3.6 Defnydd o wahanol ddulliau teithio a barn arnynt

Yn ogystal â'r dyddiadur teithio saith niwrnod gofynnwyd i ymatebwyr yr arolwg ateb holiadur ar ba mor aml y defnyddient yr amrywiol ddulliau teithio a'u barn neu

fodlonrwydd arnynt.

**Tabl B1 – Canran y teithiau i gyrchfannau penodol**

Cyrchfan	% y teithiau cymudo	% y teithiau siopa	% y teithiau hamdden neu adloniant
Abertawe	28.6	34.7	31.5
Sir Benfro	28	22.2	25.4
Sir Gâr	19.7	18.5	14.8
Castell-nedd Port Talbot	11.5	19.2	16.2
Arall yn Ne Cymru	9.1	3.2	4.8
Amhenodol (Tesco)	2.2	1.9	4.6
Lloegr neu'r Alban	0.8	0.3	2.4
Arall yng Ngogledd Cymru	0.2	0	0.2

Dengys y canlyniadau hyn:

- Tra bo 55% o atebwyr yn gyrru ar 5 diwrnod neu fwy yr wythnos, bydd bron dri chwarter yn gyrru o leiaf unwaith yr wythnos. Ni fydd 24.2% fyth yn gyrru (mae hyn yn llai nag yn arolwg 2010 pan nad oedd bron 29% o atebwyr fyth yn gyrru)
- Bod 54% o atebwyr yn teithio fel teithiwr mewn car o leiaf unwaith yr wythnos
- Mai dim ond 2.7% o atebwyr sy'n teithio ar y trêen o leiaf unwaith yr wythnos a 63% nad ydynt fyth yn teithio ar y trêen
- Bod 23.7% o atebwyr yn teithio ar y bws o leiaf unwaith yr wythnos, er nad yw 54% fyth yn teithio ar y bws
- Bod 7% o atebwyr yn beicio o leiaf unwaith yr wythnos ac 83% fyth yn beicio o gwbl. Er na newidiodd y ffigur hwn lawer yn Abertawe ers arolwg 2010 gwelwyd arwyddion cynnydd mewn beicwyr aml ac anaml yn y tri awdurdod arall
- Bod 58% o atebwyr yn cerdded o leiaf unwaith yr wythnos ac nad yw 28% fyth yn cerdded o gwbl

3.7 O ofyn iddynt roi hyd at dri rheswm pam eu bod yn dewis defnyddio eu dull teithio rheolaidd, ni ddangosodd yr arolwg lawer iawn o newid ers arolwg 2010 fel a ganlyn:

- Y tri rheswm mwyaf poblogaidd a roddodd atebwyr dros gerdded yw cadw'n heini / iechyd (32%), cyfleuster (26%) a dim dewis arall (10%)
- Tra mai ychydig atebwyr sy'n beicio'n rheolaidd, y rheswm mwyaf poblogaidd o'r rhai sydd yn gwneud oedd cadw'n heini / iechyd (13%)
- Y rhesymau mwyaf poblogaidd dros deithio ar y bws oedd cyfleuster (17.5%) a dim dewis arall (11%)
- Tra mai ychydig atebwyr sy'n defnyddio'r trêen yn rheolaidd, rhesymau mwyaf poblogaidd y rhai sydd yn gwneud oedd cyfleuster (12%), peri llai o bryder (8.3%), amser teithio cyflym (7.8%) a dim dewis arall (6.7%)

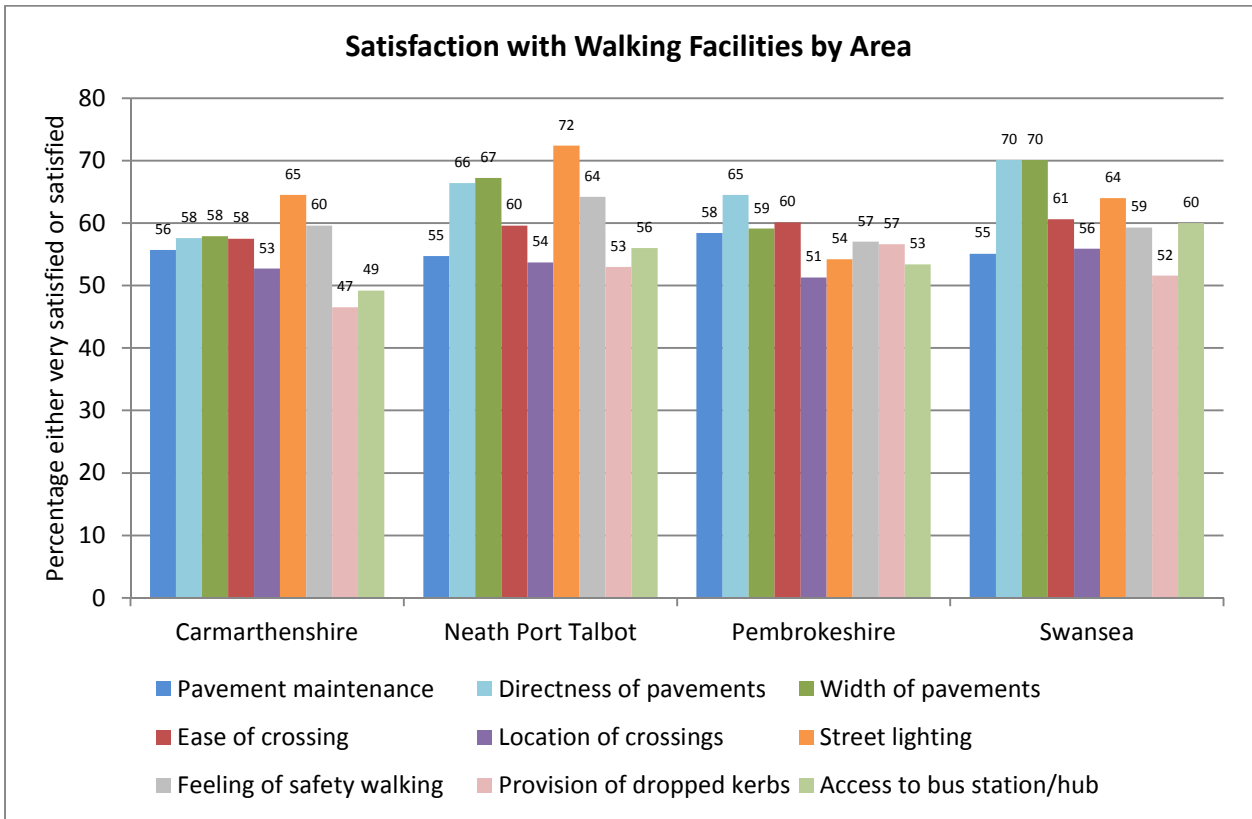
### 3.8 Argraffiadau o Ddarpariaeth Cludiant

Gofynnwyd i atebwyr ddweud pa mor fodlon oeddent gydag amrywiol agweddau ar wahanol gyfleusterau a gwasanaethau cludiant. Dengys y ffigurau drosodd y canlyniadau fesul dull o deithio ar sail awdurdodau. Pethau allweddol i nodi:

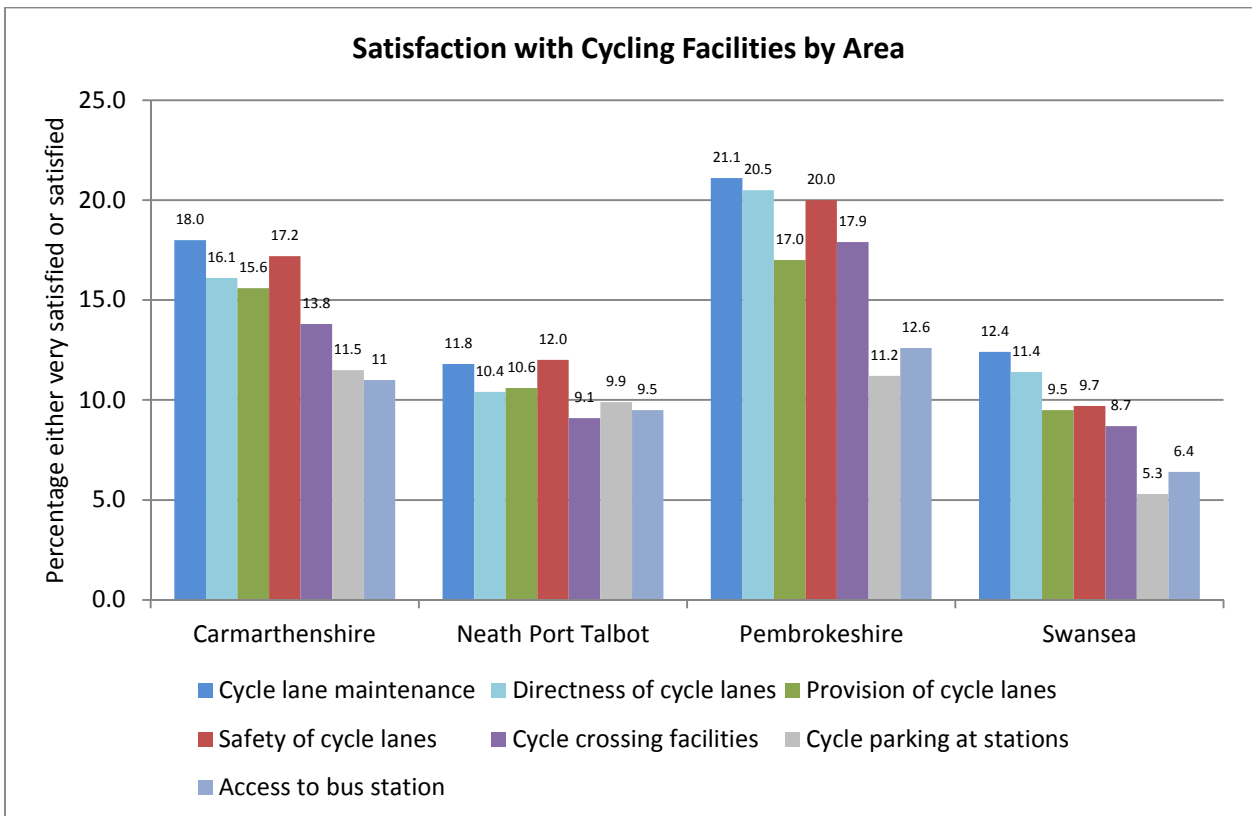
- Mae bodlonrwydd gyda chyfleusterau beicio'n uwch ymhlith beicwyr

- rheolaidd, ond llai na hanner sy'n fodlon ar y cyfleusterau sydd ar gael
- Mae llai o fodlonrwydd mewn cymhariaeth ag arolwg 2010 yn Sir Gâr, ond mae mwy o fodlonrwydd yn y tri awdurdod arall

**Ffigur B6**

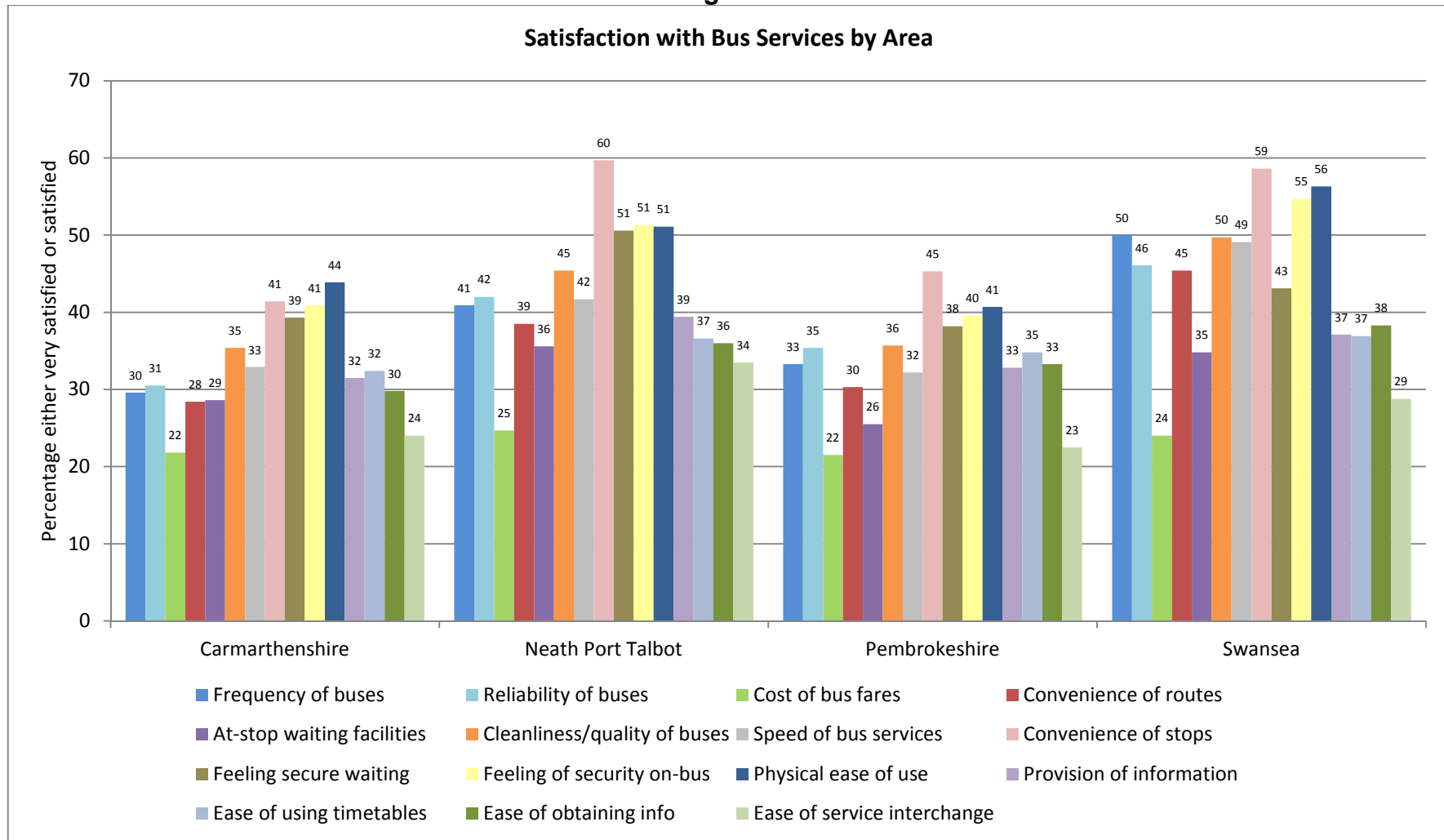


**Ffigur B7**



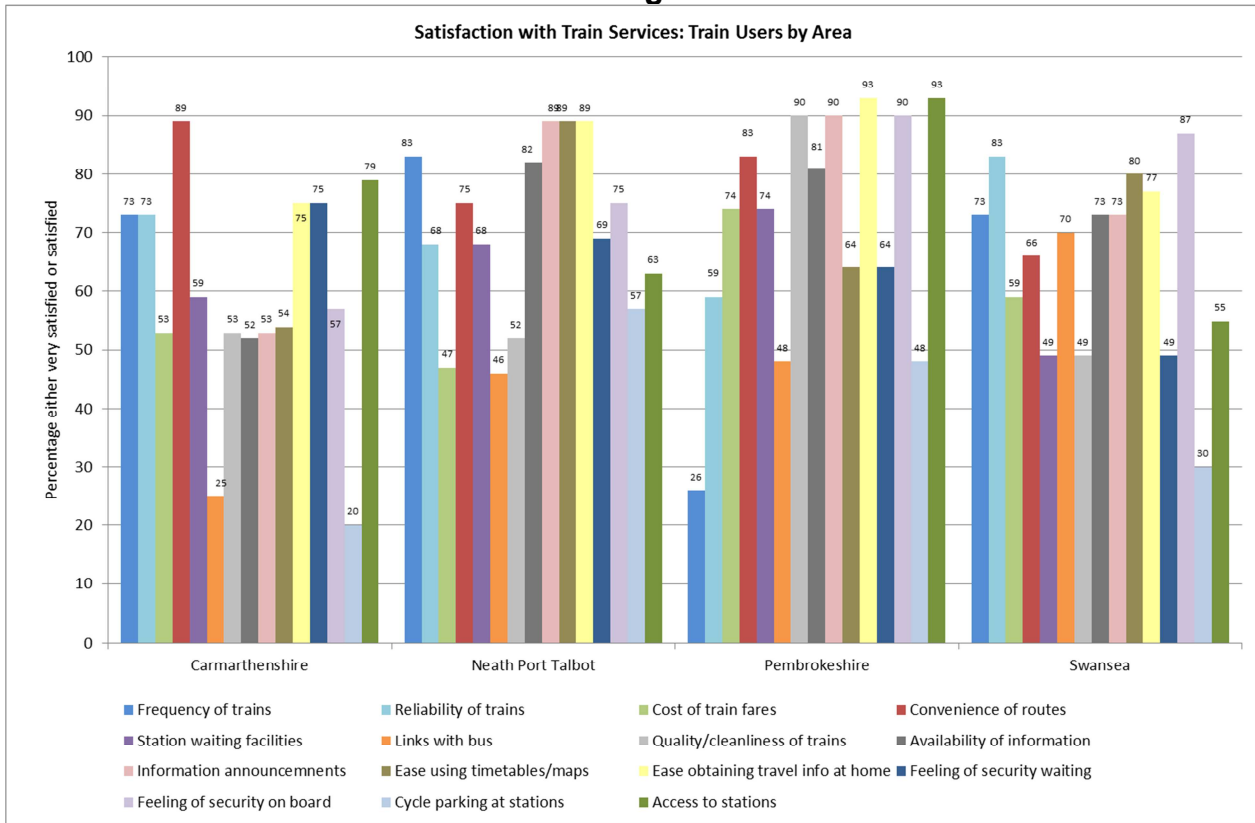
**Figur B8**

**Satisfaction with Bus Services by Area**

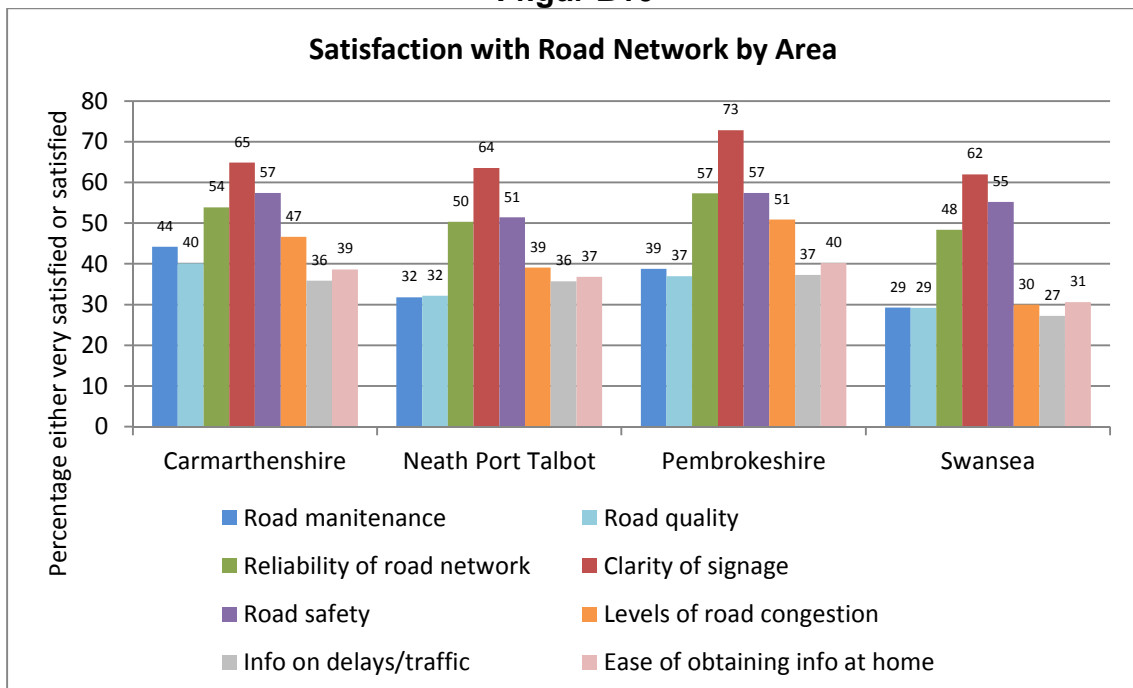


- Mae mwyafrif defnyddwyr rheolaidd gwasanaeth trenau'n fodlon ar holl elfennau eu taith heblaw "cysylltiadau gyda gwasanaethau bws" a "pharcio beiciau mewn gorsafoedd"
- Mewn cymhariaeth ag arolwg 2010 bu gostyngiad bychan mewn bodlonrwydd gydag ansawdd a chynnal ffyrdd, ond mwy o fodlonrwydd gyda holl elfennau eraill

**Ffigur B9**



**Ffigur B10**





### 3.9 Patrymau Teithiau Ysgol

Roedd gan 533 o atebwyr gyfanswm cyfunol o 814 o blant. Roedd yr haenau oedran ac ysgolion a fynychwyd fel a ganlyn:

- Roedd 34% mewn ysgolion babanod (4-7 oed)
- Roedd 22.2% mewn ysgolion cynradd (8-11 oed)
- Roedd 31.9% mewn ysgolion uwchradd (11-16 oed)
- Roedd 11.4% yn dilyn addysg bellach (16-18 oed)

Nid yw'r data perthnasol i batrymau teithiau ysgol yn bwysol.

Mae Tabl B2 isod yn dangos cyfran y plant a'r pellterau y byddant yn teithio rhwng cartref ac ysgol / coleg.

**Tabl B2 – Pellter a deithiwyd rhwng cartref ac ysgol**

Pellter i'r Ysgol / Coleg	Sampl yr Arolwg	
	Amllder	Canran
Llai nag 1 filltir	357	41.9
1-2 filltir	184	21.6
2-3 milltir	128	15.0
Dros 3 milltir	184	21.6

Dangosodd y TPR bod 74% bron o atebwyr yn mynd â'u plentyn i'r ysgol a dim ond 26.3% sy'n teithio'n annibynnol.

Mae Tabl B3 isod yn dangos canran y plant sy'n defnyddio gwahanol ddulliau teithio i'r ysgol.

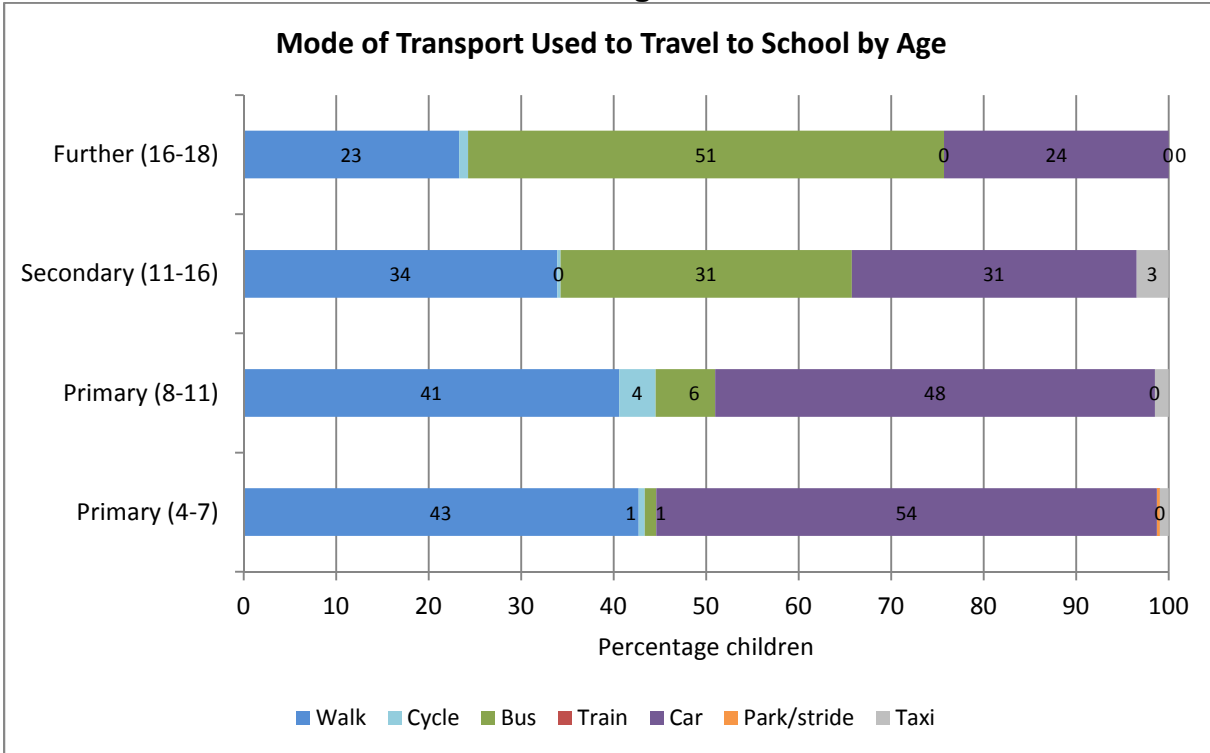
**Tabl B3 – Rhaniad dulliau teithio i'r ysgol**

Math o Drafnidiaeth a Ddefnyddiwyd i Deithio i'r Ysgol	Sampl yr Arolwg	
	Amllder	Canran
Cerdded	364	37.2
Car	386	39.5
Bws	164	16.8
Beic	37	3.8
Parcio a cherdded	7	0.7
Trên	4	0.4
Tacsi	16	1.6

Dengys y canlyniadau hyn bod cyfran y plant sy'n cerdded i'r ysgol wedi gostwng ers arolwg TPR 2010 a'r gyfran sy'n cael eu gyrru i'r ysgol wedi cynyddu. Nid yw'r rhain yn arwyddocaol yn ystadegol, ond gallant ddangos tuedd oddi wrth deithio cynaliadwy.

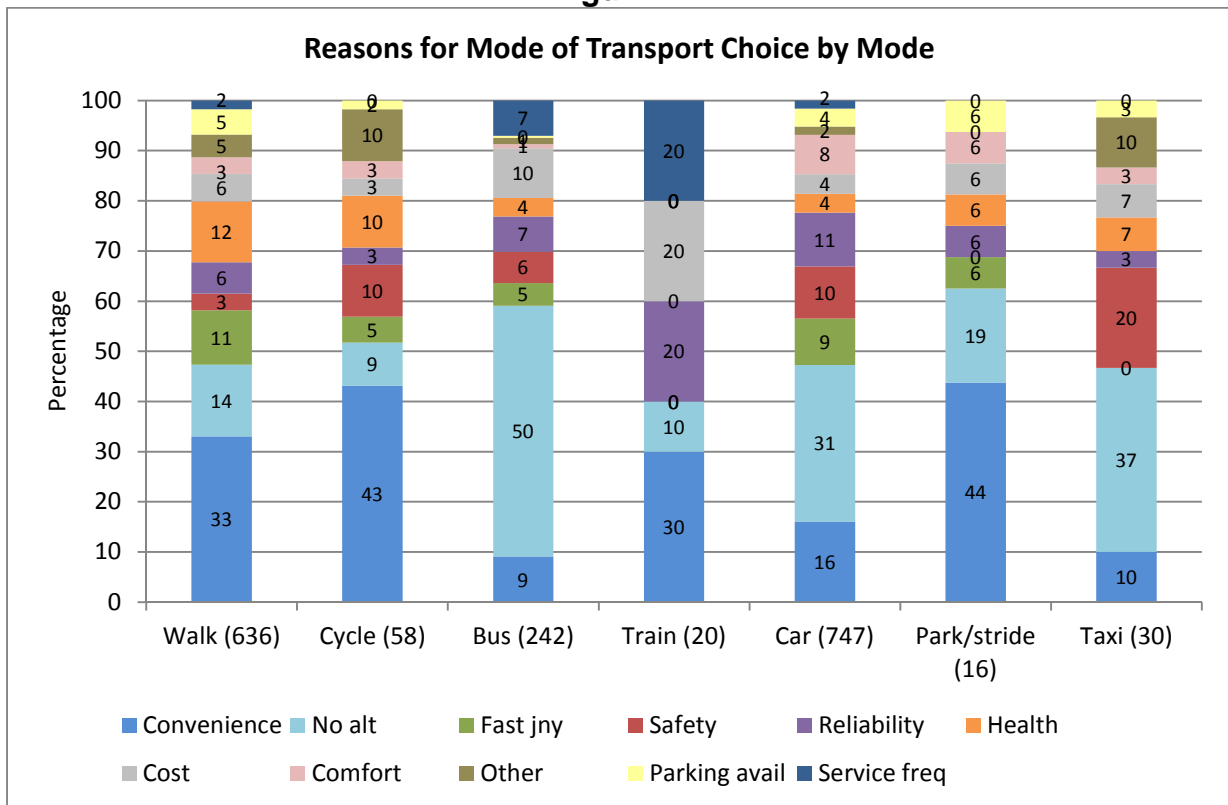
Efallai nad yw'n syfrdanol bod y math o drafnidiaeth a ddefnyddiwyd yn amrywio yn ôl oedran, gyda phlant iau'n fwy tebygol o gerdded neu gael eu gyrru mewn car i'r ysgol a mwy o ddefnydd ar y bws gan ddisgyblion sy'n mynd i ysgolion uwchradd neu fyfyrwyr yn dilyn addysg bellach. Mae hyn i'w weld yn Ffigur 11 drosodd.

**Ffigur B11**



Mae'r prif resymau dros ddewis y dulliau teithio a wnaed i'w gweld yn Ffigur B12 isod. Ar gyfer holl ddulliau teithio heblaw bws a thacsi, y rhesymau mwyaf cyffredin dros y dull teithio a ddewiswyd oedd cyfleuster a dim dewis arall.

**Ffigur B12**



## Atodiad C

### Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb

#### Cefndir

Datblygodd Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (NEWID) Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) am y cyfnod 2010 – 2015 ar gyfer cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru yn 2009. Yn y flwyddyn ddilynol gosododd Deddf Cydraddoldeb ddyletswyddau newydd ar y sector cyhoeddus ac, oherwydd bod y CTRh eisoes wedi cael ei gyflwyno cwblhawyd Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb (AEG) ar ôl cyflwyno. Mae hwn ynghlwm fel Atodiad C1.

#### Cyflwyniad

Dilëwyd y consortia cludiant ac, erbyn hyn, mae Llywodraeth Cymru'n gofyn bod awdurdodau lleol yn paratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol (CnTLI) am y cyfnod 2015 – 2020. Cytunodd pedwar Awdurdod Gorllewin Cymru gyflwyno cydgyngllun erbyn y terfyn amser o 31<sup>ain</sup> Ionawr 2015.

Mae'r amser ar gyfer datblygu'r CnTLI yn fyr iawn sy'n golygu na fu modd ailadrodd yr un faint o gyfranogiad rhanddeiliaid ag a wnaed ar gyfer y CTRh. Cyfyngwyd ymgynghori penodol ar y CnTLI i un gweithdy i edrych ar broblemau a chyfleoedd o gwmpas gwella hygyrchedd a chyhoeddi drafft o'r CnTLI at ymgynghori ym mis Hydref 2014. Fodd bynnag, oherwydd bod y CnTLI ar y cyd wedi'i seilio ar y CTRh gyda mân newidiadau a dim ond rhaglen y prosiectau sy'n sylweddol wahanol, y farn yw y bydd llawer o'r cyfranogi'n dal yn berthnasol.

Gwnaed sgrinio AEG ar gyfer y CnTLI fel sydd i'w weld yn Atodiad C2 ynghlwm.

Casgliad y broses sgrinio yw nad oes angen AEG ar y CnTLI. Fodd bynnag, unwaith y caiff y CnTLI ei fabwysiadu a phrosiectau'n symud i'r cyfnod dylunio ac yn ceisio sicrhau cyllid, bydd angen cyfranogiad pellach a, phan fo hynny'n berthnasol, bydd AEG penodol i brosiectau'n ofynnol.

Bydd y pedwar awdurdod yn cael ymateb parhaol gan ddefnyddwyr gwasanaethau a bydd hyn, ynghyd â'r cyrff gwaith canlynol, yn cynorthwyo ysbrydoli AEG y dyfodol:

- AEG y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (2015 - 2020)
- Datblygiad Strategaeth Rheilffyrdd Rhanbarthol De-orllewin Cymru (2013)
- Datblygiad Strategaeth Rhwydwaith Rhanbarthol Cludiant Cyhoeddus (2013/14)
- Arolwg Patrymau Teithio Rhanbarthol – Dyddiaduron Aelwydydd (2014)

## Atodiad C1 – AEG CTRh (ar ôl cyflwyno)

### Cefndir CTRh NEWID

Mae Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (NEWID) yn un o bedwar consortiwm cludiant yng Nghymru. Partneriaeth wirfoddol yw NEWID o'r pedwar awdurdod lleol canlynol:

- Cyngor Sir Gâr
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot
- Cyngor Sir Penfro
- Dinas a Sir Abertawe

Ffurfiwyd NEWID yn 1998 ac mae wedi datblygu'n sylweddol yn ystod y 12 mlynedd diwethaf. Yn 2006, pan gafodd Llywodraeth Cymru gyfrifoldeb newydd a phwerau dros drafnidiaeth yng Nghymru, gofynnwyd i'r consortia ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) i ddisodli Cynlluniau Trafnidiaeth Awdurdodau Lleol. Rhaid i'r CTRh gefnogi amcanion Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, ac ategu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (CTC) ar gyfer Cymru.

Mae rhanbarth De-orllewin Cymru'n amrywiol iawn o ran daearyddiaeth, poblogaeth, economi ac iaith. Oherwydd hyn nid yw materion cefn gwlad yn cael eu hystyried ar wahân yn y CTRh; yn hytrach mae'n rhan annatod o'r CTRh ac, yn yr un modd, nid oes unrhyw gyfeiriadau ar wahân at faterion cefn gwlad yn yr Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb (EG).

### Cyfranogiad rhanddeiliaid yn y CTRh

Cymrodd NEWID agwedd ragweithiol iawn at ymwneud â rhanddeiliaid ac, yn ystod cyfnod datblygu'r CTRh (a barodd o 2006 i 2009), cynhaliodd NEWID fwy na 50 o wahanol weithdai. Mae hyn yn ychwanegol at brosiectau ymchwil sylweddol i sicrhau tystiolaeth a barn ystadegol ddilys ar drafnidiaeth a hygyrchedd. Hefyd cynhyrchedd a chylchredodd NEWID daflen newyddion ac e-byst rheolaidd i hybu trafodaeth ac ymatebion. Cynhaliodd NEWID gronfa ddata gysylltiadau a gwahoddodd amrywiaeth eang o rhanddeiliaid i ddigwyddiadau penodol. Mae Atodiad A yn rhestr o ymgynghoreion CTRh NEWID.

Nid oedd y gofyniad i gynnal EG yng nghanllawiau gwreiddiol y CTRh i gonsortia (a gyhoeddwyd yn 2007). Er bod ymgynghori â rhanddeiliaid yn cynnwys llawer o grwpiau priodol, yn enwedig y rhai'n cynrychioli defnyddwyr gydag anabledau a phobl iau a hŷn (i raddau llai), ni chysylltodd NEWID â holl grwpiau penodol ac mae hyn yn cynnwys grwpiau hil a'r rhywiau. Estynnwyd gwahoddiad i Grŵp Menywod Ethnig Lleiafrifol yn Abertawe, ond ni fanteisiwyd arno erioed ac ni phwysodd NEWID. Yn ogystal, ymgynghorwyd â'r grwpiau rhanddeiliaid i gyd mewn gweithdai cymysg yn hytrach nag fel grwpiau ar wahân, fel ei bod yn anodd priodoli llawer o sylwadau i grwpiau perthnasol.

### Diben EG NEWID

Mabwysiadwyd y CTRh gan bob un o'r pedwar cyngor yn y rhanbarth a'i gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru. Mae'n cyd-fynd â'r CTC ac yn rhoi mwy o fanylion ar sut fydd uchelgeisiau cenedlaethol i wella hygyrchedd yn cael eu datblygu a'u cyflawni'n rhanbarthol ac yn lleol. Gorffennwyd y CTC ym mis Mawrth 2010 a chyhoeddwyd EG ar gyfer y cynllun hwnnw. Mae EG NEWID yn tynnu ar rai elfennau o'r EG hwnnw, ac mae'n tynnu sylw at bryderon eraill a godwyd sy'n fwy penodol i Dde-orllewin Cymru. Mae'r camau gweithredu o'r EG yn uniongyrchol benodol i'r rhanbarth, er bod rhai'n berthnasol i gyfrifoldebau a phwerau cenedlaethol neu, mewn rhai achosion, Ewropeaidd.

Bwriad EG NEWID yw dangos sut y nodwyd anghenion grwpiau penodol a sut wnaethant lunio'r cynllun terfynol. Y bwriad hefyd yw hwyluso agwedd newydd at gynllunio a chyflawni prosiectau trafndiaeth a hygyrchedd yn y rhanbarth. Dylai hyn olygu bod anghenion pawb yn cael eu hystyried yn ddigonol a bod y broses honno'n ysbrydoli ac yn dylanwadu'n llawn ar y polisiau sy'n cael eu mabwysiadu a'r prosiectau sy'n cael eu cyflawni. Yn ogystal, rhaid bod ôl tystiolaeth amlwg yn bodoli i ddangos yr ymgysylltu a'r allbynnau.

### Strwythur

Mae CTRh NEWID yn cyflwyno gweledigaeth o wella hygyrchedd a chluant yn y rhanbarth. Caiff y weledigaeth gnawd yn y Strategaeth Hirdymor fel sydd i'w weld isod. Yna mae'r Strategaeth yn ffurfio'r sail i ddatblygu strategaethau cydrannol (moddol), polisiau a'r rhaglen gyflawni. Tra'r oedd cyfranogiad rhanddeiliaid ymhob cyfnod o ddatblygiad y CTRh, mae NEWID wedi defnyddio elfennau'r Strategaeth Hirdymor fel peirianwaith priodol ar gyfer dosbarthu pryderon a fynegwyd. Mae NEWID yn credu y bydd hyn yn lleihau'r ailadrodd a gorgyffwrdd a all ddigwydd mewn cymhariaeth â defnyddio polisiau unigol er enghraifft.

Mynegodd y grwpiau penodol lawer o bryderon cysylltiedig â'r EG sy'n gyffredin i holl fudd-ddeiliaid ac nid ydynt hwy yn yr EG, dim ond y rhai sy'n peri pryder arbennig i grwpiau neu unigolion yn cynrychioli materion anabled, oed, hil neu'r rhywiau.

Caiff holl elfennau'r strategaeth hirdymor eu dangos gyda phryderon perthnasol yn rhan ohonynt. Mewn rhai achosion nid yw tystiolaeth sy'n cefnogi barnau rhanddeiliad ar gael ond, lle mae tystiolaeth ategol briodol yn bodoli, caiff ei chynnwys. Caiff tystiolaeth sy'n dod o'r ymchwil a wnaed fel rhan o ddatblygu'r CTRh ei chyfeirnod gyda phennod ac adran neu lythyren atodiad yn unig, yn hytrach nag ailadrodd y cyfeiriad llawn bob tro.

Mae diwedd glo byr yn crynhoi'r materion ac mae cynllun gweithredu'n edrych ymlaen at weithio gyda'r rhanddeiliaid perthnasol wrth ddatblygu a chyflawni'r cynllun.

### Strategaeth Hirdymor CTRh NEWID

- **Gwella cynllunio defnydd tir a chludiant** – trwy ddefnyddio Cynllunio Hygyrchedd i sicrhau bod datblygiad yn digwydd yn y lle cywir
- **Gwella cysylltiadau ffordd a rheilffordd strategol rhwng dwyrain a gorllewin** – i greu cysylltedd mewnol mwy dibynadwy a gwell cysylltedd gyda chymdogion yng ngweddill Cymru, y DU ac Ewrop
- **Gwella Tramwyfeydd Bysiau Strategol** – i greu cysylltedd mwy dibynadwy a deniadol rhwng anheddau allweddol
- **Hyrwyddo cyfannu** – i annog dewisiadau teithio mwy cynaliadwy a lleihau'r rhwystrau i gyfnewid
- **Gwella diogelwch trafndiaeth** – i leihau anafiadau corfforol ac ofnau ynghylch diogelwch personol
- **Darparu mwy a gwell gwybodaeth** – i gynyddu ymwybyddiaeth o amrywiaeth a defnydd dewisiadau trafndiaeth cynaliadwy
- **Gwella cysylltiadau rhwng anheddau allweddol a safleoedd cyflogaeth strategol** – i greu amrywiaeth o gyfleoedd cludiant teithwyr a cherdded a beicio deniadol sy'n cysylltu anheddau allweddol gyda'u cefnwledydd a safleoedd cyflogaeth strategol
- **Gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith priffyrdd** – trwy amrywiaeth o beirianwaith priodol gan gynnwys ffrwyno'r galw

### Materion Rhanddeiliad sy'n berthnasol i'r EG

Gwella Cynllunio Defnydd Tir a Chludiant – ymateb penodol i'r EG:

- Pryderon y gall cynllunio defnydd tir yn fwy trwyadl leihau darpariaeth barcio gydag effaith andwyol ar y rhai gydag anawsterau symud sy'n dibynnu ar drafndiaeth preifat<sup>1</sup>
- Gallai defnyddio cynllunio teithio i hybu teithiau mwy cynaliadwy i ac o sefydliadau cymedrol a mawr gynorthwyo mynediad mwy cynhwysol at waith i'r rhai heb geir trwy gefnogi rhannu ceir. Pobl ifanc a'r rhai'n derbyn incwm isel sydd â'r mynediad gwaethaf at gyflogaeth a hyfforddiant yn y rhanbarth<sup>2</sup>

Gwella cysylltiadau ffordd a rheilffordd strategol rhwng dwyrain a gorllewin – nid oedd unrhyw faterion penodol perthnasol i'r EG

Gwella Tramwyfeydd Bysiau Strategol – ymateb penodol i'r EG:

- Mae gwelliannau i dramwyfeydd bysiau'n gadarnhaol, ond ni all llawer o bobl gydag anawsterau symud ddefnyddio safleoedd bysiau, cyfnewidfeydd neu'r bysiau eu hunain oherwydd diffyg mynediad llawr isel<sup>3</sup>
- Dim ond rhan o'r rhwydwaith cludiant cyhoeddus yw tramwyfeydd bysiau strategol ac mae angen ystyriaeth a buddsoddiad yn y llwybrau sy'n porthi Tramwyfeydd Strategol a hefyd mewn cysylltiadau cludiant cymunedol i dramwyfeydd prif ffrwd. Mae hyn yn arbennig o wir o ran anghenion pobl hŷn ac iau yn Ne-orllewin Cymru sy'n llai tebygol o fod â chludiant preifat ar gael iddynt<sup>4</sup>

<sup>1</sup> *Y car yw'r math mwyaf poblogaidd o drafndiaeth ymhlith grwpiau gwahanol symudedd*, – Atodiad E i CTRh NEWID

<sup>2</sup> Ibid, p28

<sup>3</sup> Yr Adran Drafndiaeth (2000) Allgáu Cymdeithasol a Darparu Cludiant Cyhoeddus

<sup>4</sup> Atodiad J i CTRh NEWID

#### Hyrwyddo cyfannu – ymateb penodol i'r EG:

- Mae'n bwysig iawn buddsoddi mewn dewisiadau teithio cynaliadwy, ond mae pryderon ynghylch y cynnydd mewn darpariaeth defnydd ar y cyd o gyfeiriad y rhai gydag anabledau, yn enwedig y rhai'n cynrychioli pobl gyda nam ar y golwg sy'n teimlo'n ddiameddifyn ac anniogel ar gyfleusterau defnydd ar y cyd sydd heb wahaniad corfforol<sup>5</sup>
- Mae cyfnewid yn rhwystr i grwpiau'n cynnwys pobl hŷn a'r rhai gydag anabledau sy'n cael cyfnewid rhwng dulliau teithio'n anodd (uchder grisiau, pellter i gerdded, diffyg cyrbau isel ac ati)<sup>6</sup>
- Gall cyfnewid rhwng gwasanaethau neu dulliau teithio effeithio'n ormodol ar bobl iau oherwydd cost tocynnau unigol (lle nad oes tocynnau teithiau lluosog ar gael)
- O ran grwpiau sydd heb Gymraeg neu Saesneg fel eu hiaith gyntaf neu os oes gwahaniaethau diwylliannol, fe all fod anawsterau cyfnewid oherwydd diffyg gwybodaeth briodol. Nid yw hyn yn cael ei ddeall yn dda ar hyn o bryd<sup>7</sup>

#### Gwella diogelwch trafniadaeth – ymateb penodol i'r EG:

- Mae gwelliannau i oleuo a gwelededd mewn safleoedd bysiau a chyfnewidfeydd a gorsafoddd trên yn hanfodol er mwyn annog defnyddwyr diamddifyn gan gynnwys pobl hŷn ac iau a menywod i ddefnyddio cludiant cyhoeddus
- Mae angen dylunio palmentydd a lonydd beicio i fod yn ddiogel o'r dechrau er mwyn annog mwy o ddefnydd ac mae angen eu cynnal i sicrhau darparu hygyrchedd o ansawdd cyson
- Bydd mwy o staff ar wasanaethau cludiant cyhoeddus ac mewn cyfnewidfeydd yn cynyddu hyder defnyddwyr diamddifyn. Mae pobl o leiafrifoedd ethnig yn fwy tebygol o fod yn ddiodefwr troseidd ar gludiant cyhoeddus a chryn dipyn yn fwy tebygol o ddiodef cam-drin hiliol<sup>8</sup>
- Gall fod yn anodd i bobl hŷn a'r rhai gydag anabledau groesi ffyrdd prysur hyd yn oed gyda chymorth croesfannau dan reolaeth goleuadau traffig. Mae angen i amseriad cyfnodau croesfannau cerddwyr adlewyrchu gallu defnyddwyr diamddifyn

#### Darparu mwy a gwell gwybodaeth – ymateb penodol i'r EG:

- Hysbysrwydd teithio i fod ar gael ar amrywiaeth o ffurfiau i roi sylw i anghenion, gan gynnwys arddull / iaith / maint ac ati. Mae hyn yn allweddol i'r rhai hynny gydag amhariadau ar y golwg neu'r clyw, i'r rhai hynny gydag anawsterau dysgu ac i'r rhai hynny o gymunedau ethnig sy'n wynebu rhwystrau iaith
- Nid yw llawer o bobl gydag anawsterau symud yn gallu defnyddio dulliau cludo mwy cynaliadwy fel cerdded a beicio ac mae cyfleusterau defnydd ar y cyd ar gyfer beicwyr a cherddwyr yn gallu creu anawsterau difrifol i ddefnyddwyr sydd â nam ar y golwg neu'r clyw (gwelwch nodyn 5)

#### Gwella cysylltiadau rhwng anheddau allweddol a safleoedd cyflogaeth strategol – ymateb penodol i'r EG:

- Rhan bwysicaf teithiau aml-foddol yw'r darn cyntaf ac olaf yn aml, lle gall hygyrchedd fod anoddaf, gyda diffyg cyrbau isel neu ddiffyg seddau / toiledau ac ati. Mae diffyg llwybr cyson a dealladwy'n cael effaith anghymesur ar bobl ag anawsterau symud. Rhaid cyflawni llawer mwy o ran sicrhau bod cludiant cyhoeddus yn hygyrch i'r rhai hynny gydag anabledau ac mae hyn yn cynnwys hygyrchedd adeileddol a hysbysrwydd. Mae agweddau rhai cyflogaeth cludiant cyhoeddus hefyd yn ddigymwynas, yn arbennig mewn cysylltiad ag ymwybyddiaeth o anabled<sup>9</sup>
- Mae'n ddrud defnyddio cludiant cyhoeddus i'r rhai sydd heb hawl i gerdyn mantais bws ond sydd ar incwm isel ac mae hyn yn cynnwys pobl ifanc a llawer o bobl o gymunedau ethnig. Gall y rhwystr pris hwn gyfyngu ar gyfleoedd swyddi a hyfforddiant. Mae benywod yn y rhanbarth bron ddwywaith mwy tebygol na gwrywod o ddefnyddio bysiau a, heblaw'r rhai dros 75, nid yw unrhyw grŵp oedran arall yn defnyddio bysiau a threnau a rhai dan 24.<sup>10</sup> Cynyddodd pris tocynnau cludiant cyhoeddus mewn termau real uwchlaw cyfradd chwyddiant.<sup>11</sup>

<sup>5</sup> The Impact of Shared Surface Streets – adroddiad TNS-BMRB Mawrth 2010, a gomisiynwyd gan Guide Dogs for the Blind

<sup>6</sup> Travel Behaviour, experiences and aspirations of disabled people, Penfold, Cleghorn, Creegan, Neil a Webster (2008), Llundain

<sup>7</sup> DfT, Public Transport Needs of Minority, Ethnic and Faith Communities Guidance Pack, Llundain

<sup>8</sup> Crime and anti social behaviour on public transport, Fact Sheet 2, ar gael ar

<http://dft.gov.uk/pgr/crime/personalsecurity/perceptions/factsheet2>

<sup>9</sup> Dadansoddiad o broblemau a chyfleoedd, Atodiad L, CTRh NEWID

<sup>10</sup> Rhaniad Dulliau Teithio yn ôl Rhyw ac Oed, Atodiad J, CTRh NEWID

<sup>11</sup> Cymhariaeth o gynnydd costau bws / trên / moduro preifat G5.10, Atodiad G, CTRh NEWID

- Mae angen rhwydwaith cynhaliol o wasanaethau cludiant cymunedol i ddarparu gwasanaethau mwy uniongyrchol i gyfleusterau gofal iechyd a gwasanaethau hanfodol i'r rhai gydag anawsterau symud ac ar gyfer pobl hŷn

#### Gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith priffyrdd

- Nid yw trefn rhannu ceir swwitch2share ar gael i rai dan 18 ac mae hyn yn atal pobl ifanc rhag elwa ar fwy o gyfleoedd y gall rhannu ceir ddarparu a rhag chwarae eu rhan mewn lleihau traffig canol trefi a phroblemau cysylltiedig
- Byddai cyfyngiadau ar barcio neu ailddosbarthu lle ar y ffordd yn cael effaith anghymesur ar y rhai gydag anawsterau symud sy'n dibynnu ar eu ceir i roi mynediad at wasanaethau a chyfleusterau mewn cylchoedd trefol

#### **Casgliadau**

Roedd yr ymchwil a wnaed wrth ddatblygu'r CTRh a'r broses ymgysylltu helaeth gyda rhanddeiliaid yn ddefnyddiol dros ben o ran sicrhau bod NEWID yn datblygu ac, yn y pen draw, yn dod â hygyrchedd i holl ddefnyddwyr. Canlyniad pwysicaf yr ymchwil a'r ymgysylltu oedd sut y lluniodd ac y dylanwadodd ar y CTRh yn ystod y broses ddatblygu. Mae hyn yn rhoi hyder i NEWID bod y CTRh yn adlewyrchu anghenion defnyddwyr yn y rhanbarth ac yn cael eu cefnogaeth.

Fodd bynnag, cododd llawer o broblemau a materion ynghylch y cyfundrefnau trafndiaeth presennol yn ystod proses ymgynghori'r CTRh. Mae'r rhan fwyaf o'r rhain yn gyffredinol ac yn berthnasol i amrywiaeth eang o grwpiau defnyddwyr. Mae rhai'n fwy allweddol i grwpiau penodol sy'n rhan o broses yr EG ac mae ychydig yn berthnasol yn unig i'r grwpiau penodol hynny. Mae negeseuon allweddol i'r EG yn cael eu crynhoi isod.

Ni ymgysylltodd NEWID â holl grwpiau perthnasol wrth ddatblygu'r CTRh a gwaith at y dyfodol wrth i'r CTRh ddatblygu a phrosiectau'n cael eu cyflawni yw sicrhau bod holl grwpiau priodol yn cael cyfle i fod yn rhan o'r broses a dylanwadu ar bolisiau a phrosiectau.

#### **Materion Allweddol**

##### Defnyddwyr gydag Anhawster Symud neu Amhariad Synhwyrdd

- Mae angen i welliannau i dramwyfeydd bysiau ymgorffori llwybrau a cherbydau cyfan a hyfforddiant staff a mynediad at safleoedd bysiau
- Mae cludiant cymunedol yn darparu dolen gyswilt hollbwysig i'r byd oddi allan i lawer o drigolion ag anhawster symud
- Gall cyfleusterau cydrannol fod yn anodd ac mae angen i ddefnyddwyr fod yn rhan o benderfynu a gweithredu
- Dylai gwybodaeth am ddulliau teithio cynaliadwy fod ar gael ar amrywiaeth o ffurfiau

##### Defnyddwyr Iau a Hŷn

- Mae cost ac argaeledd cludiant cyhoeddus yn cyfyngu cyfleoedd gwaith, hyfforddiant a hamdden i bobl iau a hŷn sydd heb geir
- Gall cyfnewidfeydd rhwng mathau o drafnidiaeth fod yn rhwystr i bobl hŷn a gall hysbysrwydd a niferoedd staff effeithio ar brofiad a hyder teithio
- Gall goleuo cyfnewidfeydd yn well gynyddu hyder pobl iau a hŷn i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy

##### Hil / Rhyw

- Gall cyfnewidfeydd fod yn rhwystr i'r rhai hynny nad ydynt yn siarad Cymraeg neu Saesneg ac mae angen gofal i sicrhau bod hysbysrwydd ac arwyddion cyfeirio hygyrch a hawdd eu deall ar gael
- Bydd gwella goleuo a staffio cyfnewidfeydd yn annog mwy o ferched ac aelodau o gymunedau ethnig i ddefnyddio cludiant cyhoeddus

#### **Arolygu'r CTRh**

Bydd NEWID yn arolygu'r CTRh. Mae hon yn rhan hanfodol o asesu pa gynnydd a wnaed, yr hyn sy'n gweithio'n dda ac o ysbrydoli datblygu cynlluniau / prosiectau'r dyfodol trwy gylch daionus o brofiad a gwelliannau. Bydd yr arolygu'n golygu ymwneud â rhanddeiliaid i ofyn am eu barn ac ymateb iddynt ar allbynnau a chanlyniadau'r CTRh. Bydd cynllun gweithredu'r EG hefyd yn cael ei arolygu a'i hysbysu drwy broses yr Adroddiad Gwaith Blynyddol sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cynulliad Cymru.

## **Camau Gweithredu**

Mae llawer o'r materion sydd wedi codi drwy broses yr EG yn perthyn yn uniongyrchol i wasanaethau cludiant cyhoeddus a sut gânt eu cynllunio, eu rheoli a'u gweithredu. Fodd bynnag, o ran gwasanaethau bws a thrên caiff y rhain eu gweithredu'n bennaf gan y sector preifat.

Yng Nghymru caiff bron yr holl wasanaethau trên lleol eu gweithredu dan fasnachfaint hirdymor gyda Llywodraeth Cymru. Mae'n sefyllfa mewn perthynas â gwasanaethau bws yn gwahaniaethu'n fawr ar draws y rhanbarth ond, a siarad yn gyffredinol, mae tua hanner y gwasanaethau bws yn gweithredu dan contract yn Ne-orllewin Cymru. Yn ymarferol mae hyn yn golygu bod dylanwadu ar ddarpariaeth gwasanaeth trenau yn Ne-orllewin Cymru'n dibynnu ar weithio'n dda ar y cyd a phwyso cydgysylltiedig. Fe all contractau gwasanaethau bws gydag awdurdodau lleol bennu safonau cerbydau, amlderau, pris tocynnau a hysbysrwydd. Pan fo mwyafrif y gwasanaethau'n cael eu tendro gall cynghorau NEWID sicrhau safonau cyson a phriodol. Nid yw hyn mor hawdd ei gyflawni pan fo mwyafrif y gwasanaethau'n gweithredu'n fasnachol neu pan fo'r rhwydwaith yn gymysgedd o fasnachol a thrwy dendr. Mae hyn yn golygu y gall NEWID gael yr effaith fwyaf trwy weithio gyda gweithredwyr i hybu datblygu a gweithredu mesurau fydd yn rhoi sylw i faterion allweddol a godwyd.

Mae rhai o'r materion a godwyd yn perthyn yn uniongyrchol i fynd ati i weithredu cynlluniau / gwasanaethau neu wybodaeth berthnasol. Bydd Grŵp Rheoli Rhaglen (PMG) NEWID sydd newydd ei sefydlu'n rheoli rhaglen prosiectau'r CTRh. Bydd y grŵp hwn yn dilyn cynnydd, yn cymeradwyo cynigion am arian ac yn "terfynu" prosiectau'n rhanbarthol. Bydd y PMG yn sicrhau bod holl brosiectau'r CTRh yn cael eu datblygu trwy ymgysylltu â grwpiau priodol a bod y broses yn cael ei chofnodi a'i hysbysu drwy Adroddiadau Gwaith Blyneddol y CTRh. Bydd cynghorau NEWID yn gweithio fel partneriaid gyda fforymau mynediad lleol a grwpiau priodol eraill neu gynrychiolwyr sector i'w cynnwys yn natblygiad a chyflawniad cynlluniau er mwyn sicrhau'r canlyniad gorau o fewn sefyllfa ariannol a chyd-destun penodol.

Mae modd rhoi sylw i'r holl faterion i ryw raddau trwy well cyfathrebu i ddenu a rhannu gwybodaeth gyda rhychwant y grwpiau sydd yn yr EG, i gasglu a chrynhoi eu barn ac i ledaenu ymateb iddynt. Camau allweddol cysylltiedig â hysbysrwydd a chyfathrebu yw:

- Cysylltu ag unrhyw grwpiau rhanbarthol sy'n cynrychioli hil, ethnigrwydd neu faterion y rhywiau, na chynrychiolwyd un ohonynt drwy gydol proses y CTRh
- Cynyddu ymwybyddiaeth awdurdodau lleol a phartneriaid allanol ynghylch gofynion yr EG a phrosesau priodol ar gyfer annog cyfranogiad rhanddeiliaid

Mae cynllun gweithredu EG NEWID i'w weld drosodd.



<b>Mater i gael sylw</b>	<b>Camau gweithredu</b>	<b>Cyfrifoldeb</b>	<b>Amserlen</b>	<b>Sylwadau</b>
Ymwybyddiaeth o faterion cydraddoldeb	Sicrhau bod rheolwyr prosiectau a PMG NEWID yn hollol gyfarwydd â materion cydraddoldeb a'r gofyniad i ystyried anghenion grwpiau penodol wrth gynllunio, cyflawni a gweithredu prosiectau a chyfleusterau / gwasanaethau	SWWITCH	Drwy gydol cyfnod y CTRh	Mae hon yn weithred sylfaenol sy'n dylanwadu ar holl allbynnau a chanlyniadau'r CTRh.
Ymwneud â grwpiau anodd eu cyrraedd ar y CTRh	Cysylltu â grwpiau anodd eu cyrraedd i sicrhau bod eu barn yn cael ei hystyried wrth arolygu'r CTRh a'r EG	SWWITCH	Wrth gyflwyno'r Adroddiad Gwaith Blynyddol Cyntaf	Oherwydd nad ymgysylltodd NEWID â holl grwpiau priodol wrth ddatblygu'r CTRh, yr AGB cyntaf fydd y garreg filltir ar gyfer sicrhau cysylltu, a chael eu cyfranogiad yn dechrau
Ystyried anghenion pobl ag anawsterau symud wrth ddatblygu, cyflawni a gweithredu gwasanaethau a chyfleusterau trafniadaeth	Gweithio gyda grwpiau defnyddwyr, gweithredwyr cludiant trwy PMG NEWID a rheolwyr rhaglenni awdurdodau lleol i sicrhau bod sylwadau grwpiau hygyrchedd lleol yn cael eu hystyried fel rhan o ddatblygu cynlluniau	NEWID / grwpiau cynrychiadol bws a thrên	Proses barhaol	Gallai hyn fod yn gysylltiedig ag unrhyw un o brosiectau'r CTRh sy'n arwain at gyfleuster neu wasanaeth newydd sy'n gwella hygyrchedd trigolion, ymwelwyr neu fusnesau yn y rhanbarth
Cofio am anghenion defnyddwyr diamddiffyn wrth ddylunio a gweithredu cyfnewidfydd cludiant	Sicrhau bod mesurau diogelwch a sicrwydd yn rhan annatod o brosiectau cyfnewid y CTRh wrth eu datblygu a'u cyflawni	NEWID Awdurdodau Lleol	Drwy gydol cyflawni CTRh 2010-2015	Bydd hyn yn berthnasol i holl gyfnewidfydd sy'n cael eu datblygu o raglen y CTRh gan gynnwys: Gorsaf Fysiau Canol Dinas Abertawe, Gorsaf Parcfordd Port Talbot, cyfnewidfydd gwledig Caerfyrddin, Cyfnewidfa Bysiau / Trenau Doc Penfro a phrosiectau cyfnewid eraill a restrwyd yn rhaglen y CTRh
Gweithio i sicrhau bod hysbysrwydd da ar gael mewn dewis o gyfryngau a ffurfiau	Gweithio gyda sefydliadau fel Traveline / gweithredwyr bysiau a threnau a chynrychiolwyr defnyddwyr i sicrhau bod marchnata a hysbysrwydd dealladwy o safon ar gael i bob rhan o'r gymuned	NEWID / gweithredwyr / grwpiau cynrychiadol bws a thrên	Proses barhaol	Bydd hyn yn berthnasol arbennig wrth wella cyfleusterau neu wasanaethau neu agor rhai newydd i gynyddu ymwybyddiaeth a bydd NEWID yn adeiladu ar gysylltiadau cryf presennol i hybu safiad rhagweithiol at ymwneud â grwpiau anodd eu cyrraedd a allai gael eu difreinio fel arall
Gweithio i ddeall swyddogaeth Cludiant Cymunedol yn well ac archwilio eu cynaliadwyedd hirdymor	Gweithio gyda Llywodraeth Cymru / CTA / Cymunedau i edrych ar feithrin CT ar astudiaeth TAS ac arferion da ar hyd a lled Cymru / y DU. Datblygu ffordd ymlaen i wella CT fel rhan o gymysgedd trafniadaeth at y dyfodol	NEWID Awdurdodau Lleol / Llywodraeth Cymru / CTA	2010 - 2012	Mae gan CTRh NEWID brosiect sy'n ceisio darparu adnoddau cyfalaf ar gyfer cynlluniau cludiant cymunedol drwy'r rhanbarth cyfan. Mae NEWID hefyd yn gweithio gyda CTA ar gais i gronfa Gydgyfeiriant fyddai'n hwyluso amrywiaeth o wasanaethau newydd i wella hygyrchedd y rhai hynny sydd heb gerbydau preifat ar gael iddynt
Archwilio sut i roi sylw i bris tocynnau cludiant cyhoeddus pobl ifanc	Gofyn am ymateb i brosiect rhagbrofol tocyn mantais pobl ifanc Llywodraeth Cymru ac edrych ar gyfleoedd i'w datblygu yn y dyfodol	NEWID / Llywodraeth Cymru	2010/11	

## Atodiad C2

### 2014 SGRINIO ASESU'R EFFAITH AR GYDRADDOLDEB (AEG) AR GYFER Y CnTLI

C1 Beth sy'n cael ei sgrinio?

- Gwasanaeth / swyddogaeth
- Polisi / gweithdrefn
- Prosiect
- Strategaeth
- Cynllun
- Cynnig

**Ateb:** Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn cynnwys cymysgedd o strategaeth, polisi, cynllun a phrosiect. Fodd bynnag, mae'n gynllun yn bennaf sy'n rhoi fframwaith ar gyfer gweithredu yn y dyfodol.

C2 Beth yw'r berthynas rhwng y CnTLI â'r canlynol:

- Darparu gwasanaeth rheng flaen uniongyrchol
- Darparu gwasanaeth rheng flaen anuniongyrchol
- Darparu gwasanaeth ystafell gefn anuniongyrchol

**Ateb:** Y Cynllun Trafnidiaeth Lleol sy'n pennu'r fframwaith at wella hygyrchedd y rhanbarth. Yn yr ystyr ehangaf, mae'n ddogfen rheng flaen oherwydd bod ar bawb yn y rhanbarth angen mynediad ar ryw adeg neu mae'n rhaid i eraill gael mynediad at eu cartrefi. Fodd bynnag, mae'n gynllun yn bennaf ar gyfer sut fydd hygyrchedd yn cael ei wella a fframwaith sy'n galluogi i brosiectau a chynlluniau gynorthwyo cyflawni'r amcanion strategol. Mewn gwirionedd mae'r elfen rheng flaen yn berthynol yn uniongyrchol i gynlluniau / cynigion a gwasanaethau all gael eu cyflawni yn y blynyddoedd a ddaw yn amodol ar gyllid a chymeradwyaeth briodol. Byddai'r rhain yn amodol ar sgrinio AEG ynddynt eu hunain ar adeg eu datblygu. Felly mae'r CnTLI yn cyflenwi gwasanaethau ystafell gefn mwy anuniongyrchol.

C3 A fydd cwsmeriaid / cleientiaid yn edrych ar y CnTLI oherwydd y canlynol?

- Rhaid iddynt
- Mae arnynt eisiau
- Oherwydd bod pawb yn ei gael heb ofyn
- Mae ar gyfer staff mewnol yn unig

**Ateb:** Mae'n annhebygol y bydd pawb yn edrych ar y Cynllun Trafnidiaeth Lleol heblaw staff awdurdodau lleol, cynrychiolwyr darparwyr neu ddefnyddwyr cludiant, cyflogwyr mawr a rhai eraill â diddordeb. Ni fyddai defnyddwyr sydd angen hygyrchedd yn cyfeirio at y CnTLI, oherwydd nad yw'n rhoi unrhyw fanylion ynghylch gwasanaethau a chynlluniau unigol. Bydd defnyddwyr eisiau gwybod manylion ynghylch cynlluniau / gwasanaethau / cyfleusterau wrth iddynt gael eu datblygu neu pan fyddant ar gael i'w defnyddio. Felly mae'r CnTLI yn fwy o ddogfen fewnol.

C4. Beth allai'r effaith fod ar y grwpiau gyda'r nodweddion yn y tabl isod?

Nodwedd	Effaith fawr	Effaith gymedrol	Effaith fach	Ddim yn gwybod
Oed			/	
Anabledd			/	
Newid rhyw			/	
Priodas a phartneriaeth sifil			/	
Beichiogrwydd a mamolaeth			/	
Hil			/	
Crefydd neu gred			/	
Rhyw			/	
Cyfeiriadedd rhywiol			/	
Y Gymraeg			/	
Tlodi / allgáu cymdeithasol			/	

Eglurwch eich rhesymau dros benderfynu'r effaith: Fel y mynegwyd yn yr ateb i gwestiynau 2 a 3, nid yw'r CnTLI yn ddo'i hun yn newid sut mae hygyrchedd fel gwasanaeth yn cael ei gyflenwi. Y CnTLI sy'n pennu'r fframwaith ar gyfer datblygu ac a chyflenwi gwasanaethau / cyfleusterau'r dyfodol. Nid yw'r CnTLI yn gwahaniaethu'n gadarnhaol nac yn negyddol nac yn effeithio ar unrhyw un o'r grwpiau nodwedd warchoddedig.

C4 A oes unrhyw ymgynghori â'r cyhoedd yn cael ei wneud fel rhan o'ch arweiniad?

**Ateb:** Dogfen strategol yw'r CnTLI ac ni fyddai ond o ddiddordeb cyfyngedig i'r cyhoedd ehangach. Mae ymgynghori'n digwydd gyda mwy na 70 o grwpiau a mudiadau penodol yn y sector cyhoeddus a phreifat a'r trydydd sector. Bydd pob awdurdod lleol hefyd yn rheoli ei ymgynghori mewnol.

C5 Pa mor weladwy yw'r CnTLI i'r cyhoedd?

**Ateb:** Fel y nodwyd uchod nid yw'r CnTLI yn weledol iawn i'r cyhoedd.

C6 Faint o berygl sydd yn y CnTLI i'r pedwar awdurdod lleol?

**Ateb:** Mae'r CnTLI yn cael ei baratoi yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru. Os nad yw'n cael ei baratoi a'i gyflwyno yn unol â'r amserlenni penodedig y perygl yw bod y Cynghorau'n colli enw da trwy beidio â chwblhau mewn pryd a heb fod â dogfen cynllunio trafndiaeth statudol mewn bodolaeth pan ddaw'r cynllun trafndiaeth rhanbarthol presennol i ben ar 1<sup>af</sup> Ebrill 2015.

**Asesiad o'r Sgrinio:** Wedi ystyried yr allbynnau o'r sgrinio AEG y farn yw nad oes angen AEG llawn ar y CnTLI. Mae hyn oherwydd mai dogfen strategol lefel uchel yw'r CnTLI sy'n dangos gweledigaeth, amcanion, strategaeth hirdymor, polisïau a phrosiectau y gellid eu cyflawni yn y dyfodol. Mae'r CnTLI yn rhoi'r sylfaen neu fframwaith i wasanaethau a phrosiectau ar gyfer gwella hygyrchedd yn y dyfodol. Nid yw'r CnTLI ei hun yn gwahaniaethu'n gadarnhaol nac yn negyddol.

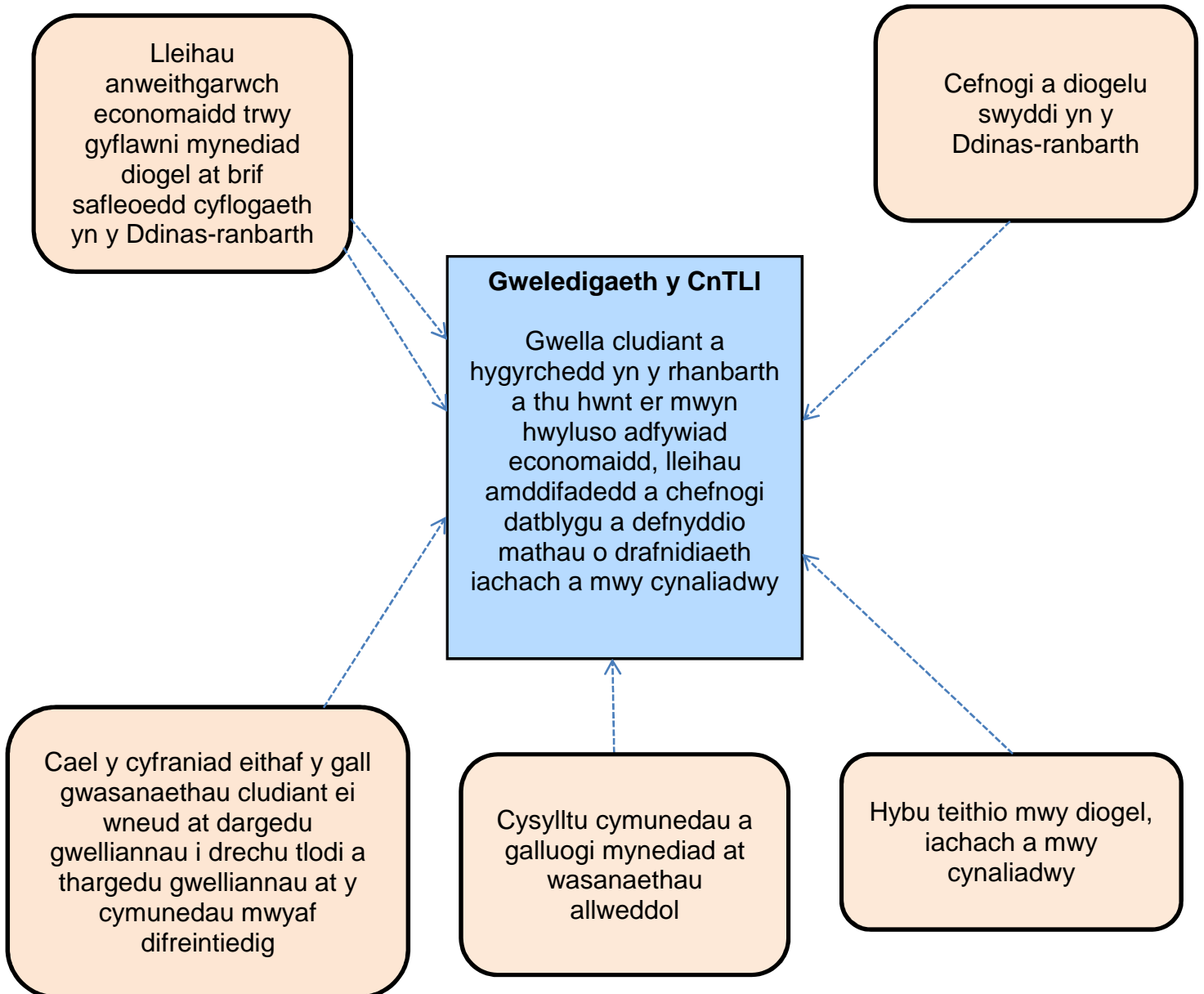
Fodd bynnag, pan fydd y prosiectau arfaethedig yn symud i'w datblygu a/neu sicrhau cyllid i ganiatáu iddynt symud i'w cyflawni yna mae'n amlwg y bydd angen adolygu sefyllfa'r AEG. Mae gwasanaethau a chyfleusterau trafndiaeth yn ddrud i'w darparu a'u cynnal ac, felly, gall camgymeriadau sy'n creu anfanteision i unrhyw grwpiau nodweddion gwarchodedig fod yn anodd iawn eu datrys. Felly, mae'n hollbwysig nid yn unig ymgynghori ond gweithio gyda chynrychiolwyr grwpiau wrth ddylunio ac yn gynnar wrth gyflawni prosiectau penodol.

## ATODIAD Ch

### Y cyswllt rhwng gweledigaeth y CnTLI a blaenoriaethau Llywodraeth Cymru

- 1.1 Mae gweledigaeth y CnTLI yn cyfateb i raglen Llywodraeth Cymru gan ddangos y flaenoriaeth gysylltiedig â galluogi pobl i ddod yn economaidd weithgar, ac aros felly. Bydd hyn yn cynorthwyo lleihau amddifadedd, yr un pryd â chefnogi symudiad i ddulliau teithio mwy cynaliadwy ac iach.

**Ffigur Ch1 – Gweledigaeth y CnTLI a blaenoriaethau Llywodraeth Cymru**



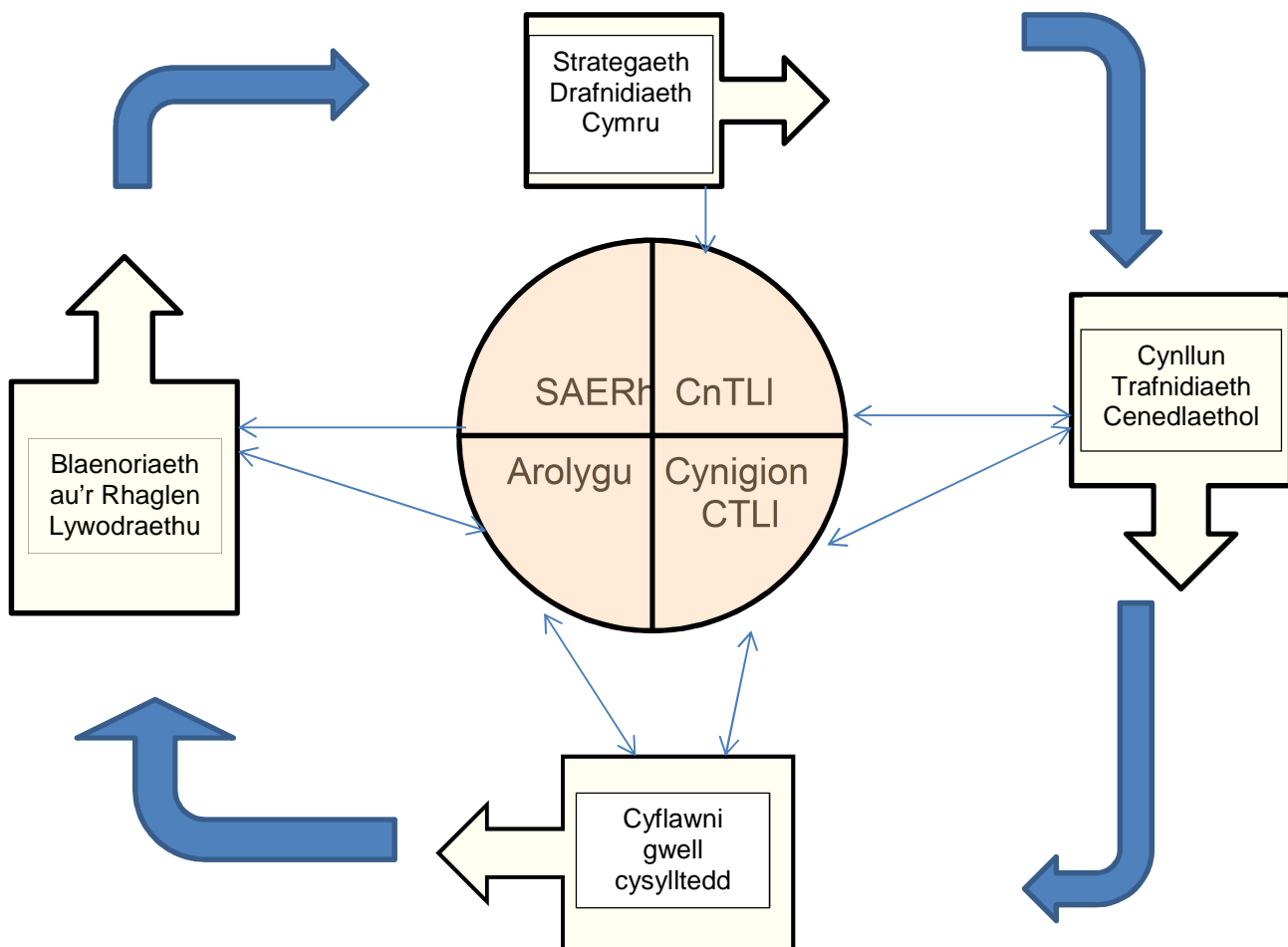
- 1.2 Mae synergedd cryf rhwng y dogfennau strategol (sy'n rhoi'r fframwaith ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth yn y rhanbarth) a'r CnTLI, gan ddechrau gyda Strategaeth Drafnidiaeth Cymru sy'n dangos canlyniadau i'w dymuno o ran yr economi, cymdeithas a'r amgylchedd. Ysbrydolodd y canlyniadau hyn y Rhaglen Lywodraethu a'r blaenoriaethau cysylltiedig â chysylltedd. Caiff y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol, sy'n ceisio darparu'r hygyrchedd a chysylltedd i

hwyluso cyflawni'r canlyniadau, ei adlewyrchu'n rhanbarthol gan y CnTLI.

1.3 Yna mae'r CnTLI yn cysylltu'n ôl i'r Strategaeth Adfywio Economaidd Rhanbarthol sy'n ceisio cyflawni'r weledigaeth a blaenoriaethau rhanbarthol o boblogaeth fwy economaidd weithgar, fwy medrus ac iachach yn Ne-orllewin Cymru.



1.4 Mae hyn yn creu cylch daionus o welliant fel sydd i'w weld yn Ffigur D2 isod.

**Ffigur Ch2 – Cylchoedd Cysylltedd Cenedlaethol a Rhanbarthol**



Tabl Ch1 – Y cyswllt rhwng amcanion y CnTLI blaenoriaethau a Llywodraeth Cymru ac SDC

Amcanion y Cynllun Trafnidiaeth Lleol	Meysydd Blaenoriaethol Llywodraeth Cymru					Strategaeth Drafnidiaeth Cymru				
	Cefnogi a diogelu swyddi yn y Ddinas-ranbarth	Lleihau anweithgarwch economaidd trwy gyflawni mynediad diogel at brif safleoedd cyflogaeth	Cael y cyfraniad mwyaf y gall gwasanaethau cludiant ei wneud at dargedau gwelliannau i drechu tlodi a tharged gwelliannau ar y cymunedau mwyaf difreintiedig	Hybu teithio mwy diogel, iachach a mwy cynaliadwy	Cysylltu cymunedau a galluogi mynediad at wasanaethau allweddol	Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr	Cyfannu trafndiaeth lleol	Gwella mynediad rhwng anheddau a safleoedd allweddol	Gwella cysylltedd rhyngwladol	Cynyddu diogelwch a sicrwydd
Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symud pobl a nwyddau yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt i gynorthwyo twf economaidd yn y Ddinas-ranbarth										
Gwella mynediad pawb at bob math o wasanaethau a chyfleusterau gan gynnwys cyflogaeth a busnes, addysg a hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau twristiaeth a hamdden										
Gwella cynaliadwyedd trafndiaeth trwy wella amrediad ac ansawdd, ac ymwybyddiaeth ynghylch, dewisiadau trafndiaeth, gan gynnwys y rhai sy'n gwella iechyd a ffyniant										
Gwella cyfannu rhwng polisiâu, darparu gwasanaethau a mathau o drafnidiaeth yn Ne-orllewin Cymru										
Gweithredu mesurau fydd yn gwarchod a gwella'r amgylchedd naturiol ac adeiledig ac yn lleihau effaith andwyol trafndiaeth ar iechyd a newid yn yr hinsawdd										
Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru										

 = synergedd cryf  
 = synergedd

## Atodiad D

### Cyfeir-rifau Tabl 2 y CnTLI

#### 1.0 CYFLWYNIAD

- 1.1 Yn Adran 2 y CnTLI, mae Tabl 2 yn cyflwyno'r cyswllt rhwng Materion (Rhwystrau i hygyrchedd), yr ymateb strategol a'r math o brosiectau fyddai'n cynorthwyo rhoi sylw i'r rhwystrau / materion.
- 1.2 Mae'r Tabl yn cynnwys cyfeir-rifau yn y golofn chwith ac mae'r atodiad hwn yn egluro tarddiad y rhifau.

#### 2.0 CYFEIR-RIFAU

- 2.1 Yng nghanllawiau'r CnTLI a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru i Awdurdodau Lleol, caiff rhestr o 14 o faterion a chyfleoedd cyffredin ei chyflwyno. Roedd hyn wedi codi o ganlyniad i adolygiad o Gynlluniau Trafnidiaeth a Strategaethau Rhanbarthol a gwaith Unedau Gwaith yng Nghymru. Nodwyd rhai materion cyffredin a'u cyflwyno yn Atodiad 2 i'r canllawiau a chafodd pob mater gyfeir-rif penodol.
- 2.2 Gofynnodd y cyfarwyddiadau i awdurdodau gadarnhau a oedd y materion hyn yn berthnasol neu beidio i'w hardaloedd a nodi unrhyw faterion ychwanegol yn eu bro.
- 2.3 Mae CnTLI Dinas-ranbarth Bae Abertawe wedi gosod rhai o'r materion yn Atodiad 1 gyda'i gilydd ac wedi nodi naw o faterion ychwanegol.
- 2.4 Mae cyfeir-rifau'r canllawiau a'r materion ychwanegol a nodwyd yn lleol i'w gweld yn Nhabl E1 isod.

**Tabl D1 – Cyfeir-rifau a materion**

1.	Fe all safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig allan o ganolfannau fod â gwasanaeth cludiant cyhoeddus gwael.
2.	Diffyg bysiau ar nosweithiau a phenwythnosau'n arwain at anhawster cyrraedd cyfleoedd cyflogaeth a gorfod dibynnu ar y car preifat.
3.	Mae mynediad bysiau at safleoedd cyflogaeth presennol ac eginol yn gofyn cyfnewid a theithiau gweithredwyr lluosog gan wneud teithiau'n fwy cymhleth a llai deniadol.
4.	Fe gall pobl heb gar ar gael iddynt gael eu cau allan o rai cyfleoedd gwaith a hamdden.
5.	Mae gan batrymau anheddiad gwasgaredig oblygiadau i hygyrchedd a mynediad at wasanaethau allweddol, gyda mwy o ddibyniaeth ar y car preifat o ganlyniad.
6.	Mae newidiadau yn lleoliadau gwasanaethau allweddol fel iechyd yn debygol o gynyddu teithio mewn car a gall ynysu rhai cymunedau.
7.	Mae diffyg trafndiaeth fforddiadwy ar gael i rai cymunedau ac mae angen mynd i'r afael â'r problemau sy'n wynebu llawer o bobl o ran cyrraedd gwaith, addysg a gofal iechyd.
8.	Mae cyfran uchel o deithiau cymudwyr yn llai na 5 cilomedr y gellid eu gwneud



	trwy dulliau teithio llesol.
9.	Gall poblogaeth yn dirywio arwain at roi'r gorau i wasanaethau lleol, lleihau mynediad at wasanaethau allweddol gan beri diboblogi pellach.
10.	Cyfleoedd i gynyddu cyfrannau dulliau teithio cludiant cyhoeddus a theithio llesol.
11.	Mwy o angen teithio a hynny'n bellach i gyrraedd cyfleoedd gwaith.
12.	Mwy o dagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, amseroedd teithio hwy ac amser teithio llai dibynadwy wrth symud pobl a nwyddau.
13.	Darpariaeth annigonol ar gyfer cerbydau nwyddau ar nifer o dramwyfeydd strategol allweddol.
14.	Mae diffyg tocynnau hygyrch a diwniâd yn rhwystro hybu newid dulliau teithio ac yn cyfyngu gorwelion teithio, yn enwedig o ran cymunedau mwy difreintiedig.
<b>Materion ychwanegol ar gyfer CnTLI De-orllewin Cymru</b>	
15.	Mae cyfannu rhwng dulliau teithio a rhwng darparwyr cludiant yn dal yn wael mewn rhai achosion. Mae hwn yn rhwystro gwneud teithiau aml-foddol mwy cynaliadwy.
16.	Efallai nad yw'n ymarferol gwneud gwelliannau technolegol i annog defnyddio cludiant cyhoeddus mewn ardaloedd lle mae cwrpas band eang yn wael. Gall costau'r dechnoleg fod ar ddefnyddwyr neu ddarparwyr.
17.	Gall ansicrwydd ynghylch buddsoddiad y sector cyhoeddus mewn cludiant cyhoeddus a chyfleusterau cerdded / beicio annog darparwyr cludiant rhag buddsoddi mewn gwasanaethau ac arbrofi gyda gwasanaethau arloesol i ateb galwadau newydd.
18.	Mae darparu gwybodaeth ynghylch cludiant cyhoeddus a dewisiadau teithio llesol yn dal yn wael mewn rhai achosion ac mae'n rhwystro newid dulliau teithio.
19.	Gall buddsoddiad mawr y sector cyhoeddus mewn rhai prosiectau mwy olygu nad oes modd talu am welliannau sy'n arwyddocaol yn rhanbarthol.
20.	Mae hyder yn isel mewn gallu cludo beiciau ar drenau a bysiau neu gael rhywle i adael beiciau ac mae'n annog beicwyr rhag gwneud teithiau byr neu gymedrol.
21.	Diffyg mynediad neu gyfleusterau beiciau fel rhan o ddatblygiadau newydd.
22.	Gall costau tanwydd cynyddol ac ansicrwydd ynghylch cyflenwad y dyfodol rwystro mwy ar ddefnyddio cludiant cyhoeddus oherwydd y gost.
23.	Gall pryderon ynghylch diogelwch ar y ffyrdd neu ddiogelwch personol annog rhag defnyddio cludiant cyhoeddus neu deithio llesol.

## Atodiad Dd

### Blaenoriaethau rhaglen 5 mlynedd yr Awdurdodau Lleol

#### Allwedd

Lle caiff pob un o sgorau “cyd-fynd ag amcan” y CnTLI ei sgorio fel a ganlyn a dim pwysiad yn berthnasol:

Amgylcheddol – allan o 5

Cymdeithasol – allan o 10

Economaidd – allan o 15

Caiff Gwerth am yr Arian, Danfonadwyedd ac Effaith ar y Ddinas-ranbarth i gyd eu sgorio allan o 10 gyda phwysiad o 3 yr un Sgôr uchaf unrhyw brosiect fyddai 120

Prosiect	Cyd-fynd ag Amcanion y CnTLI			Gwerth am yr Arian	Danfonadwyedd	Effaith ar y Ddinas-ranbarth	Sgôr Cyfan
	Amgylcheddol	Cymdeithasol	Economaidd				
<b>Sir Gâr</b>							
Ffordd Gyswilt Gorllewin Caerfyrddin	4	8	11	8	7	7	89
Seilwaith Adfywio Economaidd Rhydaman (Stryd y Gwynt / Tir-y-dail)	4	8	12	7	6	8	87
Tramwyfeydd a Chyfnwidfeydd Cludiant Strategol Sir Gâr	4	8	11	7	7	7	86
Ffordd Ddosbarthu Rhydaman Cyfnod 2	4	7	12	7	6	8	85
Cysylltiadau Cerdded a Beicio Sir Gâr	5	7	9	8	8	5	84
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	5	8	8	8	8	4	81
A4138 Mynediad i Lanelli gan ymgorffori Parcio a Rhannu Llanelli / M4	4	8	11	6	5	7	77
Tramwyfa Gludiant Cwm Tywi	5	7	10	7	6	5	76
Bwcabws	5	8	11	6	5	6	75
Cyfnwidfa Cludiant Cyfun Llanelli	4	8	11	6	6	5	74
Canolfannau Teithio Cynaliadwy	5	8	8	6	7	4	72
Mynediad i Barc Gwledig Pen-bre	4	8	9	6	5	4	66
<b>Castell-nedd Port Talbot</b>							
Cyfnwidfa Foddol Port Talbot	4	8	13	8	7	8	94
Gwella Tramwyfeydd Bysiau – Port Talbot, Margam, Castell-nedd, Ffordd Fabian	5	9	13	7	8	7	93
Ailwampio Gorsaf Fysiau Port Talbot	4	10	13	7	7	7	90
Gwelliannau i Orsaf Drenau Castell-nedd a'i chwrt blaen	4	8	11	7	7	8	89
Tramwyfa Blaenoriaeth i Fysiau rhwng Parcffordd Port Talbot a Champws y Bae	4	8	10	7	8	7	88
Parcffordd Port Talbot – Parcio a Theithio	4	8	13	6	8	7	88
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	4	8	13	8	6	7	88
Safle Parcio a Rhannu ar yr A48 ger M4 Cyffordd 38 Margam	4	8	12	7	8	6	87
Adleoli Gorsaf Fysiau Canol Tref Castell-nedd	4	9	14	8	4	7	84
Llwybrau teithio llesol i dref Port Talbot a safleoedd cyflogaeth strategol	4	8	12	8	7	5	84

Prosiect	Cyd-fynd ag Amcanion y CnTLI			Gwerth am yr Arian	Danfon- adwyedd	Effaith ar y Ddinas- ranbarth	Sgôr Cyfan
	Amgylch- eddol	Cymdeith- asol	Econ- omaidd				
Y Briffordd Hydrogen	5	8	11	6	7	7	84
Gwriad Pont y Cymer	4	6	11	7	6	4	72
Gwelliannau Tramwyfa Blaenoriaeth i Fysiau Dolen Gyswllt y Cwm	4	9	12	5	5	5	70
Gwelliannau i hygyrchedd a hyrwyddo gorsafoedd Baglan a Llansawel	3	9	13	6	5	4	70
Ffordd Gyswllt Ddeheuol Coed D'Arcy	4	6	12	6	6	4	70
Gwelliannau i Gyffordd 43 M4/A465	4	7	11	5	5	4	64
Gwelliannau i Ffordd Gyswllt Llansawel	3	7	8	5	6	4	63
Llwybrau Teithio Llesol yng Nghastell-nedd	3	7	8	5	6	4	63
Llwybr Beicio Cwm Aman	3	7	7	5	6	4	62
Llwybrau Tteithio Llesol – Cwm Afan	3	7	7	5	6	4	62
Gwelliannau i Safleoedd Bysiau a Chyfleusterau yng Nghastell-nedd	3	8	12	6	3	4	62
Gwella Cynhwysedd Heilbronn Way, Port Talbot	4	6	9	6	3	5	61
Pont Gyswllt Ddeheuol Castell-nedd	4	7	8	4	5	5	61
Ailwampio pont droed Milland Way a darparu rampiau mynediad	4	8	10	4	5	3	58
Cyfleuster trosglwyddo nwyddau ym Mharc Ynni Baglan	4	4	7	6	3	5	57
Adolygu rheoli traffig a goleuadau traffig yng Nghastell-nedd	4	7	10	4	4	4	57
Gwelliannau i gyffordd Cimla Road / Eastland Road, Castell-nedd	3	7	12	4	3	3	55
Pen-y-wern / Cadoxton Road A474	3	6	9	5	4	3	54
Newid Llwybrau Bysiau yng Nghastell-nedd	3	6	9	4	4	4	54
Llwybr Beicio Camlas Castell-nedd	2	4	7	4	4	2	45
Dolen Gyswllt Pontardawe	3	7	10	3	3	2	44
<b>Sir Benfro</b>							
Cynlluniau Diogelwch ar y Ffyrdd a Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	4	9	9	9	7	6	88
Gwella Mynediad i Ganol Tref Abergwaun gan gynnwys Canolbwynt Bysiau	4	8	12	7	6	6	81
Llwybr Strategol y De	2	6	10	6	6	8	78
Prosiect Mynediad Cynaliadwy Tyddewi (Ffordd Glasfryn)	4	8	12	7	8	3	78
Uwchgynllun Hwlfordd (gan gynnwys Ansawdd aer a Mynediad Cynaliadwy)	4	7	12	5	6	7	77
Teithio Llesol (gan gynnwys elfennau o'r Adolygiad Mynediad Cynaliadwy)	5	9	12	7	6	4	77
Cysylltu Anheddau Allweddol – Cerdded a Beicio	4	8	10	6	6	6	76
Gwella Tramwyfeydd Bysiau Sir Benfro	4	10	10	6	7	4	75
Cynllun Adfywio Cymuned Penfro – Rheoli Traffig ac Ansawdd aer	5	7	9	8	7	3	75
Cyfnewidfa Cludiant Cyhoeddus Doc Penfro	5	7	10	7	7	3	73
Mynediad at Orsafoedd Trên	4	9	12	6	5	4	70
Datblygiad Harbwr Abergwaun	2	5	8	6	5	7	69
Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd	1	3	13	6	4	7	68
Cyfnewidfa Cludiant Cyhoeddus Aberdaugleddau	5	7	10	6	4	5	67

Prosiect	Cyd-fynd ag Amcanion y CnTLI			Gwerth am yr Arian	Danfon- adwyedd	Effaith ar y Ddinas- ranbarth	Sgôr Cyfan
	Amgylch- eddol	Cymdeith- asol	Econ- omaidd				
Prosiect Mynediad Cynaliadwy Dinbych-y-pysgod	4	7	8	6	2	6	61
Pont Gwelliant Newhouse A4075	2	6	5	4	2	2	37
Ffordd Osgoi Waterston	2	3	6	3	2	3	35
<b>Dinas a Sir Abertawe</b>							
Rhwydwaith Beicio Canol y Ddinas	5	10	13	9	10	4	97
Ffordd Ddosbarthu'r Morfa	3	7	13	7	10	4	86
Tramwyfa Fysiau Caerfyrddin i Abertawe	3	8	11	7	6	6	79
Dolen Feicio Kingsbridge	5	10	12	6	6	4	75
Dolenni Cerdded a Beicio i Lwybrau RhBC	5	10	13	8	1	4	67
Dolenni Cerdded i Ysgolion	5	10	13	8	1	4	67
Dolen Feicio Pontarddulais i Bengelli-ddrain	5	10	13	8	1	4	67
Rhwydwaith Gwefru Cerbydau Trydan	5	8	12	4	1	9	67
Gwelliannau i Ddiogelwch ar y Ffyrdd	2	9	10	9	4	2	66
Pecyn Ansawdd aer yn Abertawe	5	5	6	8	7	1	64
Canol y Ddinas – Menter Cludiant Cyhoeddus Kingsway	4	10	12	6	2	4	62
Tramwyfa Fysiau Cwm Tawe i Ganol y Ddinas	3	8	11	6	1	6	61
Tramwyfeydd Bysiau Strategol o gwmpas Abertawe	3	8	11	6	1	6	61
Canol y Ddinas – Gwelliannau Cludiant Cyhoeddus i Ganolfannau Cyflogaeth	5	9	11	7	1	4	61
Llwybr Gogledd Gŵyr	5	10	12	4	5	2	60
Estyniad Parcio a Theithio Glandŵr	4	9	11	5	2	4	57
Canol y Ddinas – Pecyn Ansawdd aer	5	5	6	8	1	4	55
Safle Parcio a Rhannu ger cyffyrdd yr M4	4	6	9	5	1	5	52
Parcio a Theithio Gorllewin Abertawe	4	9	11	4	1	4	51
Ffordd Fynediad Gorllewin Abertawe	2	4	11	4	1	4	44
Ymchwilio i Gynlluniau Trenau Ysgafn	4	9	11	1	1	4	42

## ATODIAD E

### Asesiad Amgylcheddol Strategol ac Asesiad Priodol

#### Crynodeb Annhechnegol o Atodiad AAS CnTLI De-orllewin Cymru ar y Cyd

##### 1.1 Cyflwyniad

Crynodeb yw'r ddogfen hon o'r atodiad Adroddiad Amgylcheddol i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru (CTRh). Paratowyd yr adroddiad hwn ar ran pedwar awdurdod lleol De-orllewin Cymru fel rhan o'r Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) ar gyfer Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol (CnTLI) De-orllewin Cymru 2015-2020. Mae fersiwn llawn o atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol ar gael i'w lawrlwytho o wefan pob un o'r pedwar Cyngor.

##### 1.2 Beth yw Asesiad Amgylcheddol Strategol?

Nod proses yr AAS yw sicrhau bod effeithiau amgylcheddol sylweddol a all ddeillio o gynlluniau a rhaglenni'n cael eu nodi, eu hasesu, eu lliniaru, eu cyfathrebu a'u harolygu, a bod cyfleoedd i'r cyhoedd gyfranogi. Mae'n fodd i awdurdodau sy'n gwneud cynlluniau allu ymgorffori ystyriaethau amgylcheddol yn gynnar ac mewn ffordd gyfannol wrth wneud penderfyniadau. Mae gwneud AAS yn ofyniad dan gyfraith y DU ac Ewrop. Caiff gofynion Cyfarwyddeb Ewropeaidd 2001/42/EC 'asesu effeithiau cynlluniau a rhaglenni arbennig ar yr amgylchedd', sef 'Cyfarwyddeb AAS', eu trosi gan Reoliadau AAS y DU 2004. Mae Cyfarwyddeb yr Undeb Ewropeaidd (2001/42/EC) yn gynnydd pwysig yng nghyfraith cynllunio a'r amgylchedd. Amcan y Gyfarwyddeb yw: *"Darparu ar gyfer lefel uchel o amddiffyn yr amgylchedd a chyfrannu at weld bod ystyriaethau amgylcheddol yn rhan o baratoi a mabwysiadu cynlluniau a rhaglenni gyda golwg ar hyrwyddo datblygu cynaliadwy"*.

##### 1.3 Proses yr AAS

Mae proses yr AAS yn cynnwys pump cyfnod, sy'n cael eu disgrifio isod:

Tabl E1.1 Pump Cyfnod AAS	
Cyfnodau'r AAS	
A	Pennu'r cyd-destun ac amcanion, sefydlu'r man cychwyn a phenderfynu ar y cwmpas
B	Datblygu a mireinio gwahanol ddewisiadau ac asesu effeithiau
C	Paratoi'r Adroddiad Amgylcheddol
Ch	Ymgynghori ar y cynllun drafft a'r Adroddiad Amgylcheddol
D	Cadw golwg ar effeithiau arwyddocaol gweithredu'r cynllun ar yr amgylchedd

Caiff methodoleg fanylach ei chyflwyno yn fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol.

#### 1.4 AAS a'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol (CnTLI)

Oherwydd bod y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol yn seiliedig ar y CTRh a llawer o'r polisïau a rhaglenni'n aros yr un fath, yr agwedd a gymrwyd yw cynhyrchu atodiad AAS. Golygodd hyn y gwaith canlynol:

- Adolygu amcanion y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol gyferbyn ag amcanion yr AAS
- Adolygu a diweddarau'r wybodaeth ddechreuol
- Adolygu rhestr y prosiectau newydd a'r rhai heb eu cynnwys mwyach
- Gwneud asesiad o'r prosiectau newydd
- Amlinellu canlyniadau'r asesiad mewn atodiad AAS (yr adroddiad llawn)

Caiff AAS y CTRh ei ddarparu yn Atodiad A i fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol, fel bod modd cyfeirnodu deunydd yn rhwydd pan fo gofyn.

#### 1.5 Ymgynghori ar yr AAS

Paratowyd y CTRh ochr yn ochr â'r AAS ac mewn cytgod ag ef. Bu ymgynghori helaeth ar y CTRh a'r asesiad strategol gan helpu llywio datblygu prosiectau a chynlluniau arfaethedig. Oherwydd y bydd strategaeth hirdymor y CTRh i bob diben yn cael ei threiglo ymlaen i'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol newydd yn hytrach nag ailasesu prosiectau sydd eisoes yn destun AAS trwy ddatblygu'r CTRh, cynhyrchwyd atodiad AAS i asesu unrhyw beth na chafodd ei asesu gan AAS y CTRh.

Gofynnwyd am sylwadau Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) a Cadw ar yr agwedd hon a fwriadwyd. Mae ymateb CNC i'w gael yn Atodiad C i fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol. Ni chafwyd unrhyw ymateb oddi wrth Cadw.

#### 1.6 Beth sydd yn Atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol?

Un o gynhyrchion allweddol proses yr AAS yw'r Adroddiad Amgylcheddol (atodiad yn yr achos hwn), sy'n cynnwys:

- Amlinell o'r cynnwys, prif amcanion y cynllun neu raglen ac adolygiad a diweddiariad lle bo angen o'r polisïau, cynlluniau, rhaglen a strategaethau sydd yn y CTRh a nodi sut fyddant yn effeithio neu sut allent ddylanwadu ar ddatblygiad y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol.
- Gwybodaeth ddechreuol o'r CTRh wedi'i hadolygu a'i diweddarau ynghylch nodweddion amgylcheddol De-orllewin Cymru (sy'n cynnwys awdurdodau unedol Castell-nedd Port Talbot, Abertawe, Sir Gâr a Sir Benfro) gydag unrhyw newidiadau a materion allweddol a hysbyswyd.
- Adolygiad / diweddiariad o unrhyw broblemau amgylcheddol presennol sy'n berthnasol.
- Adolygiad o amcanion y CTRh ar warchod yr amgylchedd (i benderfynu a ydynt yn dal yn berthnasol ac a oes angen gwneud unrhyw newid), sy'n berthnasol i'r cynllun neu raglen, a sut ystyriwyd yr amcanion ac unrhyw ystyriaethau amgylcheddol.
- Yr effeithiau tebygol ar yr amgylchedd.
- Y mesurau a ragwelwyd i atal, lleihau a gwneud iawn gymaint ag y bo modd am unrhyw effeithiau andwyol sylweddol ar yr amgylchedd o ganlyniad i'r cynllun neu raglen.

- Disgrifiad o'r mesurau a ragwelwyd ynghylch arolygu.

#### 1.7 Beth sydd yn y Crynodeb Annhechnegol hwn?

Mae'r Crynodeb Annhechnegol yn cynnwys:

- Gwybodaeth am gynlluniau a pholisïau perthnasol i'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol
- Crynodeb o'r materion amgylcheddol a chymdeithasol allweddol yn Ne-orllewin Cymru
- Prif amcanion y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol
- Amcanion yr AAS a ddefnyddiwyd i asesu polisïau'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol
- Trafodaeth ar weithredu'r cynllun yn hytrach na dim cynllun
- Crynodeb o effeithiau amgylcheddol sylweddol y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol
- Mesurau lliniaru ar gyfer polisïau a nodwyd fel rhai gydag effeithiau amgylcheddol andwyol sylweddol a chynigion arolygu

#### 1.8 Cynlluniau a Pholisïau Perthnasol i'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol

Mae'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol yn cael ei effeithio gan, ac ef ei hun yn dylanwadu ar, amrywiaeth eang o gynlluniau a rhaglenni rhyngwladol, cenedlaethol, rhanbarthol a lleol eraill. Mae'r Adroddiad Amgylcheddol yn cynnwys adolygiad llawn o'r cynlluniau a rhaglenni perthnasol gydag AAS y CTRh a manylion sut maent yn rhyngweithio â datblygu'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol.

#### 1.9 Materion Amgylcheddol Allweddol yn Ne-orllewin Cymru

Y canlynol yw'r materion amgylcheddol allweddol yn y rhanbarth:

- Cymysgedd o gylchoedd gwledig a threfol yw De-orllewin Cymru
- Mae gan y rhanbarth dirweddau amrywiol, llawer wedi'i dynodi oherwydd ei harddwch naturiol, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro, Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Penrhyn Gŵyr (AHNE). Dynodwyd llawer o forlin y rhanbarth hefyd fel Arfordir Treftadaeth
- Mae cynnydd parhaus hefyd mewn trafndiaeth ffordd yn Ne-orllewin Cymru
- Mae trafndiaeth moduraidd yn ffynhonnell sylweddol o nwyon tŷ gwydr ac mae carbon deuocsid sy'n cael ei ryddhau o drafndiaeth t ffordd wedi bod yn cynyddu o dipyn i beth
- Mae cyfundrefnau trafndiaeth yn debygol o ddod yn fwy agored i effeithiau hinsawdd, yn enwedig llifogydd, yn yr ardaloedd isel cyfyng ar hyd yr arfordir
- Ar waethaf hanes diwydiant trwm mewn rhai ardaloedd o Dde-orllewin Cymru, mae gan y rhanbarth nifer mawr o safleoedd o werth gwarchod natur
- Fe all trafndiaeth achosi dirywiad pellach yn ansawdd cynefinoedd oherwydd darnio (gan ffyrdd a rheilffyrdd) a llygredd
- Bu ansawdd dŵr afonydd ar hyd a lled y rhanbarth yn gwella o dipyn i beth

#### 1.10 Materion Cymdeithasol Allweddol yn Ne-orllewin Cymru

Y canlynol yw'r materion cymdeithasol allweddol:

- Mae poblogaeth y rhanbarth yn heneiddio, gyda chanran y bobl dros 65 oed ymhob sir yn gyson uwchlaw cyfartaledd Cymru

- Dioddefodd yr economi oherwydd dirywiad mewn gobaith enillion a mudo pobl ifanc
- Mae diffyg hygyrchedd yng nghefn gwlad
- Mae gordewdra cynyddol a diffyg ymarfer yn faterion iechyd allweddol
- Bu niferoedd damweiniau ffyrdd difrifol neu angheuol yn y rhanbarth yn cynyddu

#### 1.11 Amcanion y CnTLI

Mae awdurdodau unedol De-orllewin Cymru wedi mabwysiadu'r amcanion canlynol ar gyfer y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol:

- Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symudiad pobl a nwyddau yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt er mwyn cefnogi twf economaidd yn y Ddinas-ranbarth.
- Gwella mynediad pawb at bob math o wasanaethau a chyfleusterau gan gynnwys cyflogaeth a busnes, addysg a hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau twristiaeth a hamdden.
- Gwella cynaliadwyedd trafndiaeth trwy wella amrediad ac ansawdd dewisiadau trafndiaeth, ac ymwybyddiaeth ohonynt, gan gynnwys y rhai sy'n gwella iechyd a ffyniant.
- Gwella cyfannu rhwng polisïau, darparu gwasanaethau a mathau o drafndiaeth yn Ne-orllewin Cymru.
- Gweithredu mesurau fydd yn gwarchod a gwella'r amgylchedd naturiol ac adeiledig ac yn lleihau effaith andwyol trafndiaeth ar iechyd a newid yn yr hinsawdd.
- Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru.

#### 1.12 Amcanion yr AAS

Er nad yw'n ofyniad y Gyfarwyddeb, mae amcanion yr AAS yn ffordd o ystyried effeithiau amgylcheddol cynllun a chymharu gwahanol ddewisiadau. Wrth lunio amcanion yr AAS ystyriwyd y pynciau amgylcheddol a nodwyd yn y Gyfarwyddeb AAS, sy'n datgan dylai'r Adroddiad Amgylcheddol gynnwys asesiad o'r pynciau canlynol:

*Bioamrywiaeth, poblogaeth, iechyd dynol, anifeiliaid, planhigion, pridd, dŵr, awyr, ffactorau hinsoddol, asedau materol, etifeddiaeth ddiwylliannol gan gynnwys treftadaeth bensaernïol ac archeolegol, tirwedd a'r cydberthynas rhwng y ffactorau uchod.*

Mae Tabl F1.2 drosodd yn amlinellu amcanion yr AAS a ddefnyddiwyd wrth ddatblygu'r CTRh. Adolygwyd y rhain a'r farn yw bod y rhain yn dal yn briodol i'w defnyddio, fel wrth asesu'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol. Mae'r gwaith hwn a'r amcanion i'w cael yn fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol.

#### 1.13 Gwahanol Ddewisiadau

Mae gwahanol ddewisiadau'n rhan statudol o broses yr AAS. Mae Cyfarwyddeb AAS yn gofyn bod '*...gwahanol ddewisiadau rhesymol, gan ystyried amcanion a chwmpas daearyddol y cynllun neu raglen, yn cael eu nodi, eu disgrifio a'u cloriannu*' a bod '*amlinelliad o'r rhesymau dros wneud y dewisiadau eraill*' yn cael ei ddarparu.



**Tabl E1.2 Amcanion yr AAS a ddefnyddiwyd i asesu'r polisiau yn y CnTLI**

<b>Amcan yr AAS</b>	
1	ANSAWDD AER - Lleihau allyriadau trafndiaeth sy'n llygru'r awyr
2	FFACTORAU HINSODDOL - Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr cysylltiedig â thrafnidiaeth. Sicrhau bod camau digonol yn cael eu cymryd i addasu'r rhwydwaith trafndiaeth i newid yn yr hinsawdd
3	SŴN A DIRGRYNIAD - Lleihau sŵn a dirgryniad oherwydd trafndiaeth i'r eithaf
4	BIOAMRYWIAETH, PLANHIGION AC ANIFEILIAID - Sicrhau gwarchod a gwella bioamrywiaeth
5	POBLOGAETH - Darparu mynediad cynhwysol at holl wasanaethau a chyfleusterau a lleihau ymraniad
6	IECHYD DYNOL - Gwarchod a hyrwyddo ffyniant corfforol a diogelwch pawb
7	PERYGL DŴR A LLIFOGYDD - Lleihau effeithiau cysylltiedig â thrafnidiaeth i'r eithaf ar adnoddau dŵr, gorlifdiroedd ac ardaloedd mewn perygl llifogydd
8	ASEDAU MATEROL - Sicrhau bod adnoddau naturiol yn cael eu defnyddio'n effeithlon
9	ETIFEDDIAETH DDIWYLLIANNOL - Sicrhau bod etifeddiaeth ddiwylliannol amrywiol yn cael ei gwarchod a'i gwella
10	TIRWEDD A THREFWEDD - Sicrhau bod tirwedd a threfwedd yn cael eu gwarchod a'u gwella

Datblygwyd ac aseswyd senarios dewisiadau yn y CTRh i benderfynu pa ddewis oedd orau i'w symud ymlaen i'r CTRh. Oherwydd y seiliwyd y Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol ar y CTRh ni ystyriwyd unrhyw senarios dewisiadau fel rhan o'r Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol. Fodd bynnag, fe fu trafodaeth ar weithredu'r cynllun yn hytrach na dim cynllun gyda'r manylion i'w gweld yn fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol.

#### 1.14 Asesu Effeithiau Sylweddol

Cloriannwyd polisiau a chynigion newydd y Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol nad oedd wedi cael eu cynnwys a'u hasesu yn y CTRh gyferbyn â'r amcanion cynaliadwyedd. Mae manylion llawn yr asesiad i'w cael yn fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol. Y canlynol yw canlyniadau allweddol yr asesiad:

- Nodwyd **effeithiau andwyol sylweddol** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer un prosiect: Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd
- Nodwyd **effeithiau buddiol sylweddol** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer dau bolisi (IT4: bydd y polisi'n datblygu amrywiaeth o ddewisiadau trafndiaeth i ddiwallu anghenion hygyrchedd y rhai sy'n byw mewn ardaloedd heb gludiant cyhoeddus priodol; a SS1: bydd y polisi'n ceisio lleihau nifer y dioddefwyr damweiniau a gwrthdrawiadau ar y ffyrdd trwy reoli traffig yn well) a dau brosiect, Tramwyfa Ffordd Fabian a Bwcabus
- Nodwyd **mân effeithiau andwyol** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer un polisi ac 8 prosiect
- Nodwyd **mân effeithiau buddiol** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer 10 polisi ac 20 o brosiectau
- Nodwyd **effeithiau diduedd** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer 12 polisi ac 21 o brosiect.

- Nodwyd **effeithiau ansicr** (o ran un neu fwy o amcanion yr AAS) ar gyfer 15 polisi a 27 o brosiectau

### 1.15 Mesurau Lliniaru ar gyfer Polisiâu a Nodwyd fel rhai gydag Effeithiau Amgylcheddol Andwyol Sylweddol

Mae'r mesurau lliniaru yn Adroddiad Amgylcheddol y CTRh ac Atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol y CTRh yn dal i gael eu hargymell. Yn ogystal, nododd yr asesiad hwn un effaith andwyol sylweddol a allai fod o ganlyniad i Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd. Felly, yn ogystal â'r mesurau lliniaru yn AAS y CTRh argymhellwyd y mesurau canlynol:

#### 1.15.1 Sŵn a Dirgryniad

- Dylunio'r isadeiledd o ran lleoliad y rhedfa i leihau nifer y derbynyddion dan sylw mor bell ag y bo modd
- Cynnwys byndiau neu ffensys acwstig o fewn y cynllun i leihau mwy ar sŵn lle nad oes modd cyflawni hyn trwy ddylunio estyniadau'r maes awyr
- Ystyried lleoliad trafndiaeth daearol fel tacsis, meysydd parcio a lleoliad cerbydau daearol ategol eraill o ran effeithiau cronrus ar dderbynyddion
- Ymwneud â chymunedau lleol

#### 1.15.2 Ansawdd Aer

- Dylunio'r isadeiledd o ran lleoliad y rhedfa i leihau nifer y derbynyddion dan sylw mor bell ag y bo modd
- Defnyddio cerbydau daearol glanach a sicrhau bod mesurau'n bodoli i weld bod peiriannau cerbydau daearol ynn cael eu diffodd pan nad ydynt ar waith

Mae manylion llawn y mesurau lliniaru i'w cael yn fersiwn llawn atodiad yr Adroddiad Amgylcheddol ac yn Atodiad A i Adroddiad Amgylcheddol y CTRh.

### 1.16 Arolygu

Mae gofyniad yn y Rheoliadau AAS i gadw golwg ar effeithiau amgylcheddol sylweddol o weithredu cynlluniau. Nodwyd **effeithiau andwyol sylweddol** ar gyfer un prosiect ac **effeithiau buddiol sylweddol** ar gyfer dau bolisi a dau brosiect. Mae mesurau a gynigiwyd gan AAS y CTRh yn dal i gael eu hargymell ac, yn ogystal, mae'r asesiad hwn wedi cynnig y meysydd canlynol i'w harolygu. Caiff y rhain eu dangos yn Nhabl G1.3 ar dudalen 51.

<b>Tabl E1.3 Meysydd Arfaethedig i'w Harolygu</b>	
<b>Pwnc AAS</b>	<b>Effaith / Dangosydd i'w Arolygu</b>
Ansawdd Aer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Newidiadau yn ansawdd lleol aer</li> <li>• Allyriadau trafndiaeth</li> </ul>
Ffactorau Hinsoddol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allyriadau CO<sub>2</sub> cysylltiedig â thrafnidiaeth</li> <li>• Rhaniad dulliau teithio</li> <li>• Cyfraddau llenwi ceir</li> </ul>
Sŵn a Dirgryniad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sŵn cysylltiedig â thrafnidiaeth</li> </ul>

<b>Tabl E1.3 Meysydd Arfaethedig i'w Harolygu</b>	
<b>Pwnc AAS</b>	<b>Effaith / Dangosydd i'w Arolygu</b>
Bioamrywiaeth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effeithiau ar fioamrywiaeth penodol i gynlluniau. Arolygu i'w gysylltu ag AEA a ARhC prosiectau</li> <li>• Effeithiau trafndiaeth ar fioamrywiaeth, gan gynnwys aflonyddu ar rywogaethau a chynefinoedd</li> <li>• Cyflawni targedau'r Cynllun Gweithredu Lleol ar Fioamrywiaeth</li> <li>• Pwysau adloniadol ar gynefinoedd a rhywogaethau trwy well hygyrchedd</li> </ul>
Poblogaeth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mynediad at wasanaethau</li> <li>• Maint rhannu cymunedau</li> </ul>
Iechyd Dynol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nifer damweiniau cysylltiedig â thraffig</li> <li>• Defnydd o ddulliau teithio llesol</li> <li>• Cyflwr llwybrau troed a llwybrau beiciau</li> </ul>
Dŵr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perygl llifogydd a digwyddiadau llifogydd ar y rhwydwaith trafndiaeth</li> <li>• Canran yr isadeiledd trafndiaeth newydd sy'n ymgorffori nodweddion Systemau Draenio Cynaliadwy (SDCau)</li> <li>• Effeithiau ar ansawdd dŵr</li> </ul>
Asedau Materol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defnydd o agregau eilaidd ac eildro</li> </ul>
Etifeddiaeth Ddiwylliannol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effeithiau trafndiaeth ar nodweddion etifeddiaeth ddiwylliannol</li> </ul>
Tirwedd a Threfwedd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gwella trefweddau wrth wella cyfleusterau trafndiaeth</li> <li>• Effeithiau trafndiaeth ar dirwedd a threfwedd</li> </ul>

### **Atodiad Asesiad Priodol**

#### **1.17 Cyflwyniad**

Atodiad yw'r adroddiad hwn i'r Astudiaeth i Ysbrydoli Asesiad Priodol (Adroddiad Sgrinio) ar gyfer Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru (CTRh). Paratowyd yr adroddiad hwn ar ran pedwar awdurdod lleol De-orllewin Cymru (Cyngor Sir Penfro, Cyngor Sir Gâr, Dinas a Sir Abertawe a Chyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot) fel rhan o waith sgrinio'r Asesiad Priodol (AP) ar gyfer Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol De-orllewin Cymru (CnTLI) 2015-2020, sy'n disodli'r CTRh. Mae copi o'r Atodiad llawn ar gael ar wefanau'r pedwar Cyngor. Mae'r adran hon yn cyflwyno'r cefndir a'r agwedd at yr AP, y safleoedd Ewropeaidd a'r mesurau lliniaru posibl a chasgliadau'r AP.

#### **1.18 Cefndir**

Paratôdd pedwar awdurdod lleol De-orllewin Cymru (Sir Benfro, Sir Gâr, Abertawe a Chastell-nedd Port Talbot) CTRh ar y cyd am y cyfnod 2010 - 2015. Roedd y CTRh yn amlinellu gweledigaeth, amcanion a strategaeth hirdymor am gyfnod o 20 mlynedd a rhaglen bum mlynedd o brosiectau. Nawr mae gofyn i awdurdodau lleol baratoi CnTLI i'w gyflwyno i Lywodraeth Cymru erbyn diwedd mis Ionawr 2015. Mae pedwar Awdurdod Lleol De Cymru'n cynhyrchu Cydgyllun

Trafnidiaeth Lleol fydd yn pennu fframwaith ar gyfer gwella cysylltedd y rhanbarth am y cyfnod 2015-2020. Y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol bydd yn adeiladu ar y gwaith man cychwyn a wnaed ar gyfer y CTRh a bydd yn rhoi diweddariadau i adlewyrchu newidiadau yn ystod y pum mlynedd ochr yn ochr â diweddariad o raglenni prosiectau a phrosiectau newydd i'w hychwanegu.

#### 1.19 Yr Agwedd at AP y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol

Cyhoeddwyd y canllawiau ar gyfer y CnTLI newydd ym mis Mai 2014, gan gyfeirio at adfywio / adolygu strategaeth y CTRh a diweddaru neu adolygu rhaglenni prosiectau. Nid oes unrhyw ganllawiau penodol i AP ond, fodd bynnag, mae'r canllawiau'n nodi:

*'Dylai CnTLI ddangos bod yr Awdurdod Trafnidiaeth Lleol wedi ymgymryd â dyletswyddau statudol mewn cysylltiad â datblygiad y cynllun'*

Oherwydd y bydd y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol yn seiliedig ar y CTRh a llawer o'r polisiâu a rhaglenni'n aros yr un fath yr agwedd fu cynhyrchu'r atodiad AP hwn. Bydd yn gwneud y canlynol:

- Adolygu'r rhestr polisiâu prosiectau newydd a'r rhai heb eu cynnwys mwyach
- Gwneud asesiad o'r prosiectau newydd
- Amlinellu canlyniadau'r asesiad mewn atodiad AP (yr adroddiad hwn)

Mae AP y CTRh i'w weld yn Atodiad A i'r Atodiad llawn fel bod modd cyfeirnodu deunydd yn rhwydd lle bo gofyn.

#### 1.20 Safleoedd Ewropeaidd

Mae'r adran hon yn rhestru'r safleoedd a ystyriwyd yn AP y CTRh; nodwyd y safleoedd hyn fel rhai a allai mewn egwyddor gael eu heffeithio gan y CTRh. Gwnaed adolygiad o'r safleoedd hyn i nodi pa rai sydd oddi mewn neu oddi allan i ffiniau'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol ac i nodi unrhyw safleoedd ychwanegol nid a ystyriwyd gan y CTRh a allai mewn egwyddor gael eu heffeithio gan y CnTLI.

Mae Tabl F1.4 yn rhestru'r Ardaloedd Cadwraeth Arbennig, Tabl F1.5 yn rhestru Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig a Thabl G1.6 yn rhestru safleoedd Ramsar a ystyriwyd gan y CTRh. Lliwiwyd safleoedd ychwanegol a nodwyd yn ystod yr adolygiad fel rhai a allai mewn egwyddor gael eu heffeithio gan y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol mewn glas.

<b>Tabl E1.4 Ardaloedd Cadwraeth Arbennig</b>	
<b>Safle</b>	<b>Oddi Mewn neu Oddi Allan i Ffiniau'r Cynllun</b>
Afonydd Cleddau	Oddi Mewn
Comins Gogledd-orllewin Sir Benfro	Oddi Mewn
Sir Benfro Forol	Oddi Mewn
Arfordir Calchfaen De-orllewin Cymru	Oddi Mewn
Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherton	Oddi Mewn
Afon Teifi	Oddi Mewn
Afon Tywi	Oddi Mewn
Blaen Cynon	Oddi Mewn

<b>Tabl E1.4 Ardaloedd Cadwraeth Arbennig</b>	
<b>Safle</b>	<b>Oddi Mewn neu Oddi Allan i Ffiniau'r Cynllun</b>
Caeau Mynydd Mawr	Oddi Mewn
Bae Ceredigion	Oddi Mewn
Twyni Bae Caerfyrddin	Oddi Mewn
Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd	Oddi Mewn
Cernydd Carmel	Oddi Mewn
Coed Cwm Einion	Oddi Allan
Coedydd a Cheunant Rheidol	Oddi Allan
Coedydd Llaur-y-glyn	Oddi Allan
Coedydd Nedd a Mellte	Oddi Mewn
Coetiroedd Cwm Elan	Oddi Allan
Cors Caron	Oddi Allan
Cors Fochno	Oddi Allan
Cwm Cadlan	Oddi Mewn
Cwm Doethie – Mynydd Mallaen	Oddi Mewn
Elenydd	Oddi Allan
Grogwynion	Oddi Allan
Gweunydd Blaencleddau	Oddi Mewn
Mynydd Epynt	Oddi Mewn
Coetiroedd Gogledd Sir Benfro	Oddi Mewn
Preseli	Oddi Mewn
Rhos Llaur-cwrt	Oddi Allan
Rhos Talglas	Oddi Allan
Yerbeston Tops	Oddi Mewn
Blackmill Woodlands	Oddi Allan
Cors Crymlyn	Oddi Mewn
Bae Dwnrhefn	Oddi Allan
Glaswelltiroedd Cefn Cribwr	Oddi Allan
Coedydd Ynn Gŵyr	Oddi Mewn
Tiroedd Comin Gŵyr	Oddi Mewn
Cynffig	Oddi Mewn
Tyddewi	Oddi Mewn
Arfordir Calchfaen De Cymru	Oddi Mewn

<b>Tabl E1.5 Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig</b>	
<b>Safle</b>	<b>Oddi Mewn neu Oddi Allan i Ffiniau'r Cynllun</b>
Bae Caerfyrddin	Oddi Mewn
Arfordir Castellmartin	Oddi Mewn
Aber Llwchwyr	Oddi Mewn
Elenydd – Mallaen	Oddi Mewn
Gwales	Oddi Mewn
Ynys Dewi ac Arfordir Penmaen Dewi	Oddi Mewn
Ynysoedd Sgogwm a Sgomer	Oddi Mewn

<b>Tabl E1.6 Safleoedd Ramsar</b>	
<b>Safle</b>	<b>Oddi Mewn neu Oddi Allan i Ffiniau'r Cynllun</b>
Aber Llŵchwr	Oddi Mewn
Cors Caron	Oddi Allan
Cors Fochno a Dyfi	Oddi Allan
Cors Crymlyn	Oddi Mewn

### 1.21 Mesurau Lliniaru

#### **Tramwyfa Ffordd Fabian**

Gallai'r prosiect hwn effeithio ar safle ACA / Ramsar Cors Crymlyn. Dylid cymryd y camau lliniaru canlynol gyda'r prosiect hwn:

- Modelu priodol o wasgariad ansawdd aer i ysbrydoli dylunio ac i benderfynu nad oes unrhyw effaith andwyol ar gyfanrwydd y safle
- Dylid dylunio isadeiledd newydd i'r safonau dŵr ffo / gwanhau gofynnol a mesurau trin i gynnwys unrhyw ollyngiadau all ddigwydd
- Dylai adeiladu fod yn unol â Chanllawiau Atal Llygredd Asiantaeth yr Amgylchedd

#### **Gwella Cyffordd 43 yr M4/A464**

Gallai'r prosiect hwn effeithio ar safle ACA / Ramsar Cors Crymlyn. Dylid cymryd y camau lliniaru canlynol gyda'r prosiect hwn:

- Dylid dylunio isadeiledd newydd i'r safonau dŵr ffo / gwanhau gofynnol a mesurau trin i gynnwys unrhyw ollyngiadau all ddigwydd
- Dylai adeiladu fod yn unol â Chanllawiau Atal Llygredd Asiantaeth yr Amgylchedd

#### **Uwchgynllun Hwlfordd (yn cynnwys Ansawdd Aer a Mynediad Cynaliadwy)**

Gallai'r prosiect hwn effeithio ar ACA Afonydd Cleddau ac ACA Sir Benfro Forol. Dylid cymryd y camau lliniaru canlynol gyda'r prosiect hwn:

- Dylid dylunio isadeiledd newydd i'r safonau dŵr ffo / gwanhau gofynnol a mesurau trin i gynnwys unrhyw ollyngiadau all ddigwydd
- Dylai adeiladu fod yn unol â Chanllawiau Atal Llygredd Asiantaeth yr Amgylchedd
- Dylid gosod adeileddau unrhyw bont arfaethedig yn ôl o lannau'r afon a dylid osgoi gweithio yn yr afon
- Dylai unrhyw bont newydd ganiatáu i famolion dramwyo'n ddiogel
- Rhaid cynnal amgylchiadau tramwyo pysgod
- Bydd goleuo'n cynnwys defnyddio gorchuddion, cyflau a sgriniau i osgoi taflu goleuni ar yr afon neu lan yr afon

#### **Datblygiad Harbwr Abergwaun**

Nid yw'n hysbys a allai'r prosiect hwn effeithio ar Safle Ewropeaidd. Gallai adfywio'r harbwr hybu defnyddio mwy ar y porthladd a allai, yn ei dro, waethygu ansawdd aer gan arwain at ddyddodi mwy o nitrogen ar rai safleoedd, cysylltiedig â mwy o gludo nwyddau a theithio adloniadol i'r porthladd. Wrth ddatblygu'r prosiect

dylid asesu unrhyw bosibilrwydd defnyddio mwy ar y porthladd ac unrhyw effeithiau cysylltiedig sy'n gwaethygu ansawdd aer ac yn cynyddu dyddodiad.

### **Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd**

Gallai'r prosiect hwn effeithio ar ACA Afonydd Cleddau. Dylid cymryd y camau lliniaru canlynol gyda'r prosiect hwn:

- Dylid dylunio isadeiledd newydd i'r safonau dŵr ffo / gwanhau gofynnol a mesurau trin i gynnwys unrhyw ollyngiadau all ddigwydd
- Dylai adeiladu fod yn unol â Chanllawiau Atal Llygredd Asiantaeth yr Amgylchedd
- Bydd goleuo'n cynnwys defnyddio gorchuddion, cyflau a sgriniau i osgoi taflu goleuni ar yr afon neu lan yr afon

### **Mynediad at Barc Gwledig Pen-bre**

Gallai'r prosiect hwn effeithio ar safle AGA / Ramsar Aber Lluchwr, ACA Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd ac AGA Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd. Mae'r prosiect ei hun yn annhebygol o arwain at effaith sylweddol ar y safleoedd hyn; fodd bynnag bydd y prosiect yn cynorthwyo hwyluso cynnig ar wahân i ymestyn defnydd o'r parc nad yw'n dod dan y Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol. Dylai gweithredu'r cynnig hwn ystyried osgoi aflonyddu mwy ar bwys ardaloedd sensitif ar rai adegau o'r flwyddyn, rhoi gwybodaeth i ymwelwyr a chodi ffensys i gyfyngu ar fynediad.

#### **1.22 Casgliadau'r Asesiadau Priodol**

##### **Safle ACA / Ramsar Cors Crymllyn**

Gallai Tramwyfa Ffordd Fabian a'r Gwelliannau i Cyffordd 43 yr M4/A464 effeithio ar y safle hwn. Trwy weithredu'r mesurau lliniaru sy'n cael eu cynnig a thrwy ddylunio priodol mae'n annhebygol y bydd gweithredu'r prosiectau hyn yn arwain at effaith andwyol ar gyfanrwydd y safle. Ar hyn o bryd, fodd bynnag, nid oes digon o wybodaeth ar gydrannau'r prosiectau i ddod i gasgliad pendant a chynnig mesurau lliniaru penodol i'r safle. Bydd gofyn cael ARhC pellach pan fydd gwybodaeth fanwl ar gael am y prosiect i gadarnhau na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfanrwydd y safle.

##### **ACA Afonydd Cleddau**

Gallai Uwchgynllun Hwlfordd ac Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd effeithio ar y safle hwn. Trwy weithredu'r mesurau lliniaru sy'n cael eu cynnig a thrwy ddylunio priodol mae'n annhebygol y bydd gweithredu Uwchgynllun Hwlfordd yn peri effaith andwyol ar gyfanrwydd y safle. Bydd gofyn cael ARhC pellach pan fydd gwybodaeth fanwl ar gael am y prosiect i gadarnhau na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfanrwydd y safle.

Ar hyn o bryd nid oes digon o wybodaeth am Ymestyn Maes Awyr Hwlfordd i ddod i gasgliad na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfanrwydd y safle. Bydd Asesiad llawn o'r Effaith Amgylcheddol, yn rhoi sylw i holl faterion allweddol, yn cael ei wneud hefyd i sicrhau bod effeithiau a allai fod yn sylweddol sy'n dod yn sgil adeiladu a gweithredu'n cael eu hasesu a'u lliniaru'n briodol. Bydd gofyn cael ARhC pellach pan fydd gwybodaeth fanwl ar gael am y prosiect i gadarnhau na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfanrwydd y safle.



### **ACA Sir Benfro Forol**

Gallai Uwchgynllun Hwlffordd effeithio ar y safle hwn. Trwy weithredu'r mesurau lliniaru sy'n cael eu cynnig a thrwy ddylunio priodol mae'n annhebygol y bydd gweithredu Uwchgynllun Hwlffordd yn peri effaith andwyol ar gyfanrwydd y safle. Bydd gofyn cael ARhC pellach pan fydd gwybodaeth fanwl ar gael am y prosiect i gadarnhau na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfanrwydd y safle.

### **AGA / Ramsar Aber Llŵchwr, ACA Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd ac AGA Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd**

Nid yw gweithredu'r prosiect i wella'r Mynediad at Barc Gwledig Pen-bre ynddo'i hun yn debygol o arwain at effaith andwyol ar gyfanrwydd y safleoedd hyn. Fodd bynnag, bydd y prosiect hwn yn hwyluso cynnig ar wahân i ymestyn defnydd o'r Parc Gwledig sydd heb gael sylw yn y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol. Dylai gweithredu'r cynnig hwn ystyried y gallu i arwain at effaith sylweddol debygol ar y safleoedd hyn.

### **Safleoedd anhysbys**

Gallai Datblygiad Harbwr Abergwaun hybu defnyddio mwy ar y porthladd a allai, yn ei dro, waethygu ansawdd aer gan arwain at ddyddodi mwy o nitrogen ar rai safleoedd, cysylltiedig â mwy o gludo nwyddau a theithio adloniadol i'r porthladd. Wrth ddatblygu'r prosiect dylid asesu unrhyw bosibilrwydd defnyddio mwy ar y porthladd ac unrhyw effeithiau cysylltiedig sy'n gwaethygu ansawdd aer ac yn cynyddu dyddodiad.

Mae'r atodiad AP hwn wedi nodi'r gallu i gael effeithiau sylweddol ar Safleoedd Ewropeaidd a gwaith lliniaru arfaethedig all gael ei wneud i osgoi a/neu leihau effeithiau sylweddol. Fodd bynnag, bydd angen i gynllunio lefel uchel fel y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol fod yn destun asesiad pellach i sicrhau osgoi effeithiau sylweddol tebygol wrth ddatblygu'r prosiectau. Felly gwnaed yr argymhellion canlynol:

Ar gyfer prosiectau lefel uchel sy'n cynnwys ychydig iawn o wybodaeth ddylunio ofodol, mae'r argymhelliad canlynol yn y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol.

*"Lle bo prosiectau eto i'w datblygu a lleoliadau'n amhendant, ystyriwyd nad oedd modd penderfynu a fyddai'r prosiectau'n cael effaith sylweddol debygol naill ai'n unigol neu gyda'i gilydd ar safle Natura 2000 neu Ramsar. Bydd y prosiect yn cael ei sgrinio pan ddaw rhagor o wybodaeth ofodol a dylunio ar gael i weld a yw effeithiau a allai fod yn sylweddol yn cael eu hystyried yn debygol ac a oes angen ARhC llawn. Ni fydd unrhyw brosiect sy'n methu dangos na fydd unrhyw effaith andwyol ar gyfanrwydd Safle Ewropeaidd yn cael ei ganiatáu oherwydd na fydd yn unol â'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol".*

Mewn perthynas â phrosiectau a aseswyd, y bwriad yw bod y mesurau lliniaru sy'n cael eu manylu ym Mhennod 9 (yr Atodiad AP llawn) yn rhan o'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol, a'u defnyddio i gynorthwyo gyda pharatoi mesurau lliniaru a luniwyd fesul prosiect. Mae maint a lleoliad y prosiectau'n ystyriaeth bwysig cyn eu hasesu.



Mae'r argymhelliad canlynol yn y Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol er mwyn sicrhau bod y mesurau lliniaru / diogelu angenrheidiol yn bodoli i sicrhau nad yw'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol yn cael unrhyw effeithiau sylweddol ar Safleoedd Ewropeaidd.

*“Bydd holl brosiectau sy'n cael eu nodi yn Adroddiad yr Atodiad AP fel rhai a allai gael effaith sylweddol debygol yn destun sgrinio pellach yn y cyfnod cynllun prosiect / caniatâd cynllunio i benderfynu a allai'r prosiect, ar sail darparu gwybodaeth ychwanegol, gael effaith sylweddol debygol a bod angen ARhC llawn. Ni fydd unrhyw brosiect sy'n methu dangos na fydd unrhyw effaith andwyol ar gyfanrwydd Safle Ewropeaidd yn cael ei ganiatáu oherwydd na fydd yn unol â'r Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol.”*

## ATODIAD F

### Sgrinio Asesiad o'r Effaith ar Iechyd

**Tabl F1 - Ffactorau at ei gilyddsy'n effeithio ar iechyd**

Cwestiynau Sgrinio	Sylwadau	Effeithiau ar grwpiau nodweddiol gwarchoddedig					
		Pobl anabl	Pobl ifanc	Pobl hŷn	Lleiafrifoedd ethnig	Y rhywiau	Cyfeiriadedd rhywiol
<b>A fydd y CnTLI yn cael effaith uniongyrchol ar iechyd?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achosi afiechyd</li> <li>• Cynhwysiad cymdeithasol</li> <li>• Annibyniaeth</li> <li>• Cyfranogiad</li> </ul>	Bwriad y CnTLI yw gwella mynediad at bob math o wasanaethau a chyfleusterau fel bod pobl yn gallu byw bywydau llawn a chynhyrchiol. Bydd yn cynnwys gwelliannau i holl fathau o drafnidiaeth ac i gyfannu rhwng dulliau teithio a darparwyr gwasanaethau. Nid oes disgwyl unrhyw effeithiau uniongyrchol.	X	X	X	X	X	X
<b>A fydd y CnTLI yn effeithio ar amgylchiadau cymdeithasol, economaidd neu amgylcheddol a fyddai'n effeithio'n anuniongyrchol ar iechyd?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tai</li> <li>• Trafnidiaeth</li> <li>• Datblygiad plant, Addysg</li> <li>• Cyfleoedd cyflogaeth</li> <li>• Tir glas</li> <li>• Newid yn yr hinsawdd</li> </ul>	Bydd effaith anuniongyrchol, gadarnhaol o ganlyniad i'r CnTLI. Bydd y CnTLI yn gwella mynediad a bydd yn caniatáu i bobl heb drafnidiaeth preifat ar gael iddynt gyrraedd gwaith, cyfleoedd hyfforddi a gofal iechyd a gwneud teithiau cymdeithasol a hamdden. Bydd hyn yn hyrwyddo gwell iechyd a ffyniant, gwell sgiliau, cymdeithasu a gweithgarwch economaidd. Bydd yr effeithiau cryfaf ar bobl sy'n derbyn incwm isel (mae pobl ifanc a hen a'r rhai o leiafrifoedd ethnig yn fwy tebygol o dderbyn incwm isel) a'r rhai gydag anawsterau symud nad ydynt yn gallu gyrru neu fforddio rhedeg car.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>A fydd y CnTLI yn effeithio ar allu unigolion i wella eu hiechyd a'u ffyniant eu hunain?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gweithgarwch corfforol</li> <li>• Dewis bwyd iach</li> <li>• Lleihau yfed ac ysmygu</li> <li>• Iechyd rhywiol</li> </ul>	Bydd gwell trafnidiaeth fel llwybrau cerdded neu feicio newydd a chyfleusterau cysylltiedig yn cynorthwyo symudiad i gyfeiriad teithio mwy llesol a chyfrannu tuag at well iechyd. Bydd gwell trafnidiaeth lleol i gyfleusterau siopa cylch yn galluogi dewis ehangach a dewisiadau bwyd iach mwy fforddiadwy.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>A fydd y CnTLI yn creu newid yn y galw am wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gofal sylfaenol</li> <li>• Gofal ysbyty</li> <li>• Gwasanaethau cymunedol</li> <li>• Iechyd meddwl</li> <li>• Y Gwasanaethau Cymdeithasol</li> </ul>	Fe all gwell mynediad gael buddiannau cadarnhaol anuniongyrchol o ran llai o angen gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol. Mae pobl sy'n byw bywydau llawn ac egniol yn llai tebygol o ddatblygu afiechydon cyfyngol hirdymor, neu fod angen gwasanaethau iechyd meddyliol neu gymunedol.	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Cwestiynau Sgrinio	Sylwadau	Effeithiau ar grwpiau nodwedddion gwarchoddedig					
		Pobl anabl	Pobl ifanc	Pobl hŷn	Lleiafrifoedd ethnig	Y rhywiau	Cyfeiriadedd rhywiol
<b>A fydd y CnTLI yn creu newid mewn amgylchiadau gweithio neu fyw?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tai</li> <li>Amgylchiadau amgylcheddol</li> <li>Amgylchiadau gweithle, galwedigaeth</li> <li>Incwm</li> </ul>	Ni ddylai fod unrhyw newid uniongyrchol mewn amgylchiadau gweithio a byw o ganlyniad i'r CnTLI, er y gallai'n anuniongyrchol os yw gwell mynediad yn ehangu posibilrwydd cyfleoedd gwaith / hyfforddiant sydd ar gael i'r rhai hynny heb drafnidiaeth preifat a chreu gwell incymau neu alwedigaethau mwy boddhaol.	X	X	X	X	X	X
<b>A fydd y CnTLI yn peri newid i gymunedau?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rhwydweithiau cymdeithasol</li> <li>Natur gymdogol</li> <li>Naws ddiwylliannol / ysbrydol</li> <li>Hunaniaeth gymunedol</li> </ul>	Ni fydd unrhyw effaith uniongyrchol ar gymunedau o ganlyniad i'r CnTLI. Fodd bynnag, wrth hybu teithio mwy llesol a gweld mwy o gludiant cyhoeddus ar gael, fe all fod gwelliant anuniongyrchol mewn hunaniaeth a chydlynid cymunedol.	X	X	X	X	X	X
<b>A fydd y CnTLI yn creu cymuned neu amgylchedd mwy cynaliadwy?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Newid yn yr hinsawdd</li> <li>Ecosystemau</li> <li>Defnyddio adnoddau'n effeithlon</li> <li>Ymfudo / mewnfudo</li> </ul>	Ni fydd unrhyw effaith o ran strategaeth / polisi'r CnTLI. Fodd bynnag, pan gaiff prosiectau unigol eu datblygu fe all fod effeithiau cymunedol er enghraifft, trwy greu cysylltiadau ffyrdd newydd, blaenori bysiau, llwybrau beicio. Bydd y rhain yn cael eu rheoli trwy broses gloriannu fanwl fesul prosiect maes o law.	X	X	X	X	X	X

**Tabl F2 – Effeithiau a lliniaru**

Materion	Sylwadau
<b>Pa effeithiau cadarnhaol fydd y CnTLI yn debygol o’u cael ar iechyd a ffyniant pobl ac ar ba grwpiau yn y gymuned?</b>	Nid oes gan y CnTLI unrhyw effaith uniongyrchol yn strategol er bod disgwyl buddiannau anuniongyrchol. Y disgwyl yw y bydd gwell mynediad at bob math o wasanaethau a chyfleusterau sy’n dod â bywydau egniol a chyflawn yn cynyddu ffyniant. Dylai’r effaith hon elwa pawb mewn cymdeithas ac ni ddylai fod unrhyw effeithiau llai cadarnhaol neu anfanteision ar unrhyw grŵp nodweddig gwarchoddedig.
<b>Pa effeithiau negyddol fydd y CnTLI yn debygol o’u cael ar iechyd a ffyniant pobl ac ar ba grwpiau yn y gymuned?</b>	Ni fydd y CnTLI yn strategol yn cael unrhyw effeithiau negyddol. Fodd bynnag, fe all prosiectau unigol y CnTLI gael rhai effeithiau negyddol anuniongyrchol o ran ansawdd aer neu rannu cymunedau cysylltiedig ag adeiladu o’r newydd, er enghraifft. Fodd bynnag, byddai gwell hygyrchedd a gostyngiadau mewn ofnau diogelwch ar y ffyrdd yn gwneud iawn am y rhain yn gyffredinol. Bydd prosiectau unigol ac effeithiau penodol ar y cymunedau perthnasol yn cael eu hystyried fel rhan o ddatblygiad y cynllun. Bydd effeithiau tebygol unrhyw gynllun ar grwpiau nodweddig warchoddedig yn cael eu hasesu fel rhan o Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb (AEG).
<b>Os caiff effeithiau negyddol eu nodi ar un grŵp neu fwy sut all y rhain gael eu lliniaru?</b>	Yn strategol ni fydd y CnTLI yn cael unrhyw effeithiau negyddol. O ran prosiectau / cynlluniau unigol fe all fod rhai effeithiau a bydd y rhain yn cael eu nodi a’u lliniaru fel rhan o AEG y cynllun.
<b>A oes angen ymchwiliad pellach?</b>	Bydd angen ymchwiliad pellach pan fydd cynlluniau’r CnTLI yn cael eu datblygu a’u cyflawni.
<b>Oes yna gyfleoedd i ymgorffori camau gweithredu mwy cadarnhaol ar iechyd a ffyniant?</b>	Bydd cyfleoedd yn codi pan fydd cynlluniau’r CnTLI yn cael eu datblygu a’u cyflawni.

## ATODIAD Ff

**Tabl I1 Prawfesur Polisiâu Gwledig – Sgrinio'r Strategaeth**

Rhif	Mater	✓ / X	Sylwadau
1.	A fydd y polisi / strategaeth yn effeithio ar wasanaethau cyhoeddus a phreifat eraill yng nghefn gwlad?	✓	Mae'r CnTLI yn ceisio gwella hygyrchedd a chreu'r amgylchiadau i gael gwasanaethau cludiant mwy cyfannol. Bydd gwell hygyrchedd yn caniatáu i drigolion ac ymwelwyr ddefnyddio gwasanaethau eraill yng nghefn gwlad.
2.	A fyddai modd cyflawni'r polisi / strategaeth drwy fannau gwasanaeth presennol, e.e. ysgolion, meddygfeydd teulu?	✓ / X	Gellid hwyluso rhai elfennau o well hygyrchedd yn rhannol trwy wasanaethau eraill, er enghraifft gall fod modd i siop / cyfleuster lleol roi hysbysrwydd teithio neu hyd yn oed werthu tocynnau ar gyfer teithio ymlaen. Fodd bynnag bydd mwyafrif gwasanaethau / cyfleusterau (bws / cerdded / beicio ac ati) ar wahân i fannau gwasanaeth presennol.
3.	A fydd yna gostau ychwanegol ynghlwm wrth gyflawni'r Polisi / Strategaeth yng nghefn gwlad?	✓ / X	Fe all fod costau ychwanegol i lywodraeth ganolog neu leol os bydd gwasanaethau gwell yn gofyn cyllid i ddechrau neu barhau (e.e. gwasanaeth bws newydd) ond ni fydd unrhyw gostau ychwanegol i ddefnyddwyr.
4.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn effeithio ar anghenion neu gostau teithio cymunedau gwledig?	✓	Dylai Polisi / Strategaeth y CnTLI wella'r argaeledd a dewis yn fawr o ran anghenion teithio trigolion gwledig.
5.	A yw'r Polisi / Strategaeth yn dibynnu ar gyfathrebu â chleientiaid?	✓	Yn rhannol, oherwydd bod angen hysbysebu gwasanaethau a chyfleusterau teithio newydd. Gall y cyfathrebu fod ar amrywiaeth o ffurfiau a chyfryngau i gyd-fynd ag anghenion darpar ddefnyddwyr.
6.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn dod o'r sector preifat neu bartneriaeth gyhoeddus / breifat?	✓	Caiff llawer o wasanaethau bws eu darparu gan gwmnïau preifat, naill ai gyda neu heb gymhorthdal y sector cyhoeddus. Caiff gwasanaethau cludiant cymunedol eu darparu hefyd gan fudiadau elusennol neu fentrau cymdeithasol. Mae'n sicr y bydd gwelliannau i hygyrchedd yng nghefn gwlad yn golygu partneriaeth / cydweithredu rhwng sefydliadau sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector.
7.	A yw'r Polisi / Strategaeth yn dibynnu ar isadeiledd i'w gyflawni, a all roi cymunedau gwledig dan anfantais e.e. Band Eang?	X	Yr unig allbwn o'r CnTLI all daro ar gymunedau gwledig yw defnyddio technoleg symudol i roi gwybodaeth a diweddariadau ar y pryd. Mae'n amlwg y gall hyn fod yn anodd mewn ardal wledig heb fawr ddim mynediad at fand eang. Fodd bynnag, ni fydd yn gwneud unrhyw wahaniaeth i'r gwasanaethau eu hunain sy'n cael eu darparu.
8.	A fydd yna effaith ar weithgareddau busnesau gwledig neu'r trydydd sector?	✓	Bwriad y CnTLI yw datblygu a gwella hygyrchedd yng nghefn gwlad. Dylai hyn ei gwneud yn haws i bobl deithio i ac o gymunedau a chefnogi busnesau lleol. Mae hyn yn arbennig o wir am fusnesau sy'n ymwneud â thwristiaeth neu'r diwydiant hamdden lle dylai'r CnTLI ei gwneud yn rhwyddach i gwsmeriaid gael gafael ar y gwasanaethau hynny a'u defnyddio.
9.	A fydd yna effaith ar ddiwydiannau seiliedig ar y tir ac, felly, ar economi ac amgylchedd cefn gwlad?	✓	Mae'r CnTLI yn ceisio gwella cysylltiadau â safleoedd datblygu strategol a gwella gwasanaethau trên ar hyd a lled De-orllewin Cymru. Gallai hyn arwain at lai o draffig amhriodol ar ffyrdd gwledig a phosiblirwydd costau cludo rhatach i fusnesau.
10.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn effeithio ar weithwyr rhan-amser neu dymhorol?	✓	Bydd gwell hygyrchedd a gwasanaethau mwy cyfannol yn ei gwneud yn haws i weithwyr rhan-amser / tymhorol a rhai ar gyflog isel gyrraedd eu gweithleoedd.
11.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn targedu pobl dan anfantais yng nghefn gwlad?	✓	Bydd gwell hygyrchedd yn galluogi i drigolion gwledig sydd dan anfantais deithio i swyddi, cyfleoedd hyfforddi, gofal iechyd ac achlysuron cymdeithasol nad ydynt ar gael iddynt ar hyn o bryd. Bydd hyn yn

Rhif	Mater	✓ / X	Sylwadau
			cynorthwyo gwella eu ffyniant ac yn cefnogi gwelliannau yn economi cefn gwlad am fod ganddynt fwy o incwm i'w wario.
12.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn dibynnu ar sefydliadau lleol i'w cyflawni?	✓ / X	Fe all gwell hygyrchedd gael ei ddarparu gan sefydliadau lleol (bws neu gludiant cymunedol er enghraifft) neu gan sefydliadau allanol. Gallai sefydliadau lleol gynorthwyo cyfathrebu ynghylch gwasanaethau gwell.
13.	A yw'r Polisi / Strategaeth yn dibynnu ar adeilad neu safle datblygu newydd?	X	Fe all fod peth datblygu ar raddfa fach o ganlyniad i'r CnTLI, er enghraifft safle bysiau newydd neu barcio / cyfleusterau beiciau mewn cymuned wledig, ond ni fydd cyfleusterau mawr yn deillio o'r CnTLI.
14.	A fydd yna effaith andwyol ar ansawdd a chymeriad tirwedd naturiol ac adeiledig cefn gwlad?	X	Ni fydd Polisi / Strategaeth Y CnTLI yn cael unrhyw effaith andwyol. Fodd bynnag, fe all cynlluniau unigol sy'n cael eu datblygu fel rhan o raglen y CnTLI gael effaith a bydd hyn yn cael ei asesu fel rhan o broses yr AAS a chloriannu prosiectau unigol.
15.	A fydd y Polisi / Strategaeth yn effeithio ar bobl sy'n dymuno mynd i ardaloedd gwledig ar gyfer adloniant a phleser?	✓	Dylai'r gwell hygyrchedd fydd yn deillio o'r CnTLI ei gwneud yn rhwyddach cyrraedd ardaloedd gwledig.

# ATODIAD G

## Proses Ymgynghori ar y CnTLI

### 1.0 CYFLWYNIAD

1.1 Roedd canllawiau'r CnTLI yn glir y dylid seilio'r Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol newydd ar y CTRh a disgwyliad Llywodraeth Cymru oedd mai gwaith newydd cyfyngedig fyddai ei angen.

1.2 Dylanwadodd ar hyn ar faint a math yr ymgynghori a wnaed wrth ddatblygu'r Cydgyllun Trafnidiaeth Lleol ar gyfer De-orllewin Cymru. Canolbwyntiwyd ar gadw cysylltiad â rhanddeiliaid allweddol oedd yn ymwneud â datblygu a chyflawni'r CTRh yn ogystal ag estyn allan i gyrff eraill a allai fod:

- Yn newydd i'r rhanbarth neu wedi'u ffurfio'n ddiweddar
- Yn cynrychioli'r rhai gyda nodweddion gwarchoddedig
- Yn awyddus i gyfranogi mewn unrhyw gyfleoedd i wella hygyrchedd

1.3 Bu tri chyfnod penodol o ymgynghori fel a ganlyn:

#### Cyfnod 1

- Adolygu problemau a materion CTRh perthnasol i hygyrchedd
- Amcanion diwygiedig ar gyfer y CnTLI
- Nodi Ymyriadau Sylweddol

#### Cyfnod 2

- Sesiwn y Fforwm Cludiant Rhanbarthol ar ddrafft cyntaf y CnTLI
- Ymgynghori ffurfiol ar ddrafft y CnTLI

#### Cyfnod 3

- Aelodau etholedig yr awdurdodau lleol yn mabwysiadu'r CnTLI
- Y Fforwm Cludiant Rhanbarthol yn mabwysiadu'r CnTLI
- Bwrdd y Ddinas-ranbarth yn cymeradwyo'r Cynllun

1.4 Mae'r adrannau canlynol yn ymhelaethu ar y tri chyfnod.

### 2.0 CYFNOD 1

2.1 Wrth ddatblygu'r CTRh cynhaliwyd cyfres o sesiynau rhanddeiliaid fel bod pobl yn cael nodi beth oedd y rhwystrau i hygyrchedd a hefyd i weld a oedd cyfleoedd heb eu cyffwrdd a allai wella cysylltedd yn y rhanbarth. Yn union ar ddechrau datblygu CnTLI ar y cyd roeddem eisiau nodi faint o'r rhwystrau hyn oedd yn dal i fodoli, a oedd rhwystrau newydd wedi codi yn ystod y pum mlynedd diwethaf ac a welwyd unrhyw gyfleoedd newydd i wella hygyrchedd.

2.2 Mater allweddol arall wrth symud ymlaen o'r CTRh oedd a oedd yr amcanion a strategaeth hirdymor a fabwysiadwyd ar gyfer y CTRh yn dal yn berthnasol ar ôl pum mlynedd. Yn olaf roedd ffurf y CnTLI a roddwyd yn y canllawiau'n cynnwys proforma oedd yn nodi'r canlynol:

- Beth yw'r anhawster / mater mynediad arbennig yw a pha dystiolaeth sydd
- Beth yw'r allbwn / canlyniad sydd i'w ddymuno a sut gellid cyflawni hyn

(ymyriadau sylweddol)

- Pa gamau sydd eu hangen (pa fath o gynlluniau fyddai'n peri'r newid)

Gofynnwyd i randdeiliaid am eu barn ynghylch yr ymyriadau mwyaf priodol ar gyfer pob un o'r problemau a nodwyd.

2.3 Gwahoddwyd nifer o randdeiliaid allweddol i weithdy ym mis Gorffennaf 2014. Roedd y rhai oedd yno'n cynrychioli'r sefydliadau canlynol:

- Bwrdd Iechyd Abertawe Bro Morgannwg
- Bwrdd Iechyd Hywel Dda
- Trenau Arriva Cymru
- Network Rail
- First Cymru
- Cyngor Sir Ceredigion
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr
- Defnyddwyr Bysiau Cymru
- Traveline Cymru
- Sustrans
- Fforwm Cludiant Gogledd Sir Benfro
- Cymdeithas Cludiant Cymunedol
- Rheolwyr Cludiant Teithwyr ar gyfer y rhanbarth

Roedd y gweithdy'n cynnwys cyfarfod llawn ac yna rhannwyd mynychwyr yn ddau grŵp i hybu trafodaethau gyda Swyddogion Strategaeth Drafnidiaeth o'r Cyngorau'n gweithredu fel hwyluswyr y grwpiau.

- 2.4 O ran problemau / rhwystrau i fynediad da gwelwyd bod rhestr o broblemau a nodwyd yn y CTRh ar gael i bob grŵp a gofynnwyd iddynt ystyried i ba raddau (os o gwbl) y rhoddwyd sylw i'r problemau hyn a hefyd i dynnu sylw at unrhyw broblemau newydd oedd wedi codi yn y 5 mlynedd diwethaf. Wedyn gofynnwyd i'r ddau grŵp ganolbwyntio ar gyfleoedd posibl i wella mynediad yn y dyfodol. Mae'r allbwn o sesiynau'r ddau grŵp i'w gweld yn Nhabl J1 ar dudalen 54.
- 2.5 Yn y sesiynau llawn trafodwyd gweledigaeth ac amcanion y CnTLI. Mae'r rhain bron yr un fath â rhai'r CTRh, gydag ychydig o wahaniaeth yn y pwyslais ar hygyrchedd yn hyrwyddo gwell datblygiad economaidd yn unol â gweledigaeth Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Caiff gweledigaeth ac amcanion y CTRh a'r CnTLI eu cymharu yn Nhabl J2.
- 2.6 Yn yr un modd cadarnhaodd y cyfarfod llawn y dylid Strategaeth Hirdymor y CTRh ymlaen i'r CnTLI ar y cyd.
- 2.7 Yn olaf trafododd pob grŵp ar wahân yr ymyriadau a allai roi sylw i anawsterau mynediad. Mae Tabl J3 ar dudalen 54 yn dangos canlyniad y trafodaethau wedi'u rhannu'n fathau o ymyriad.



**Tabl G1 – Rhwystrau a Chyfleoedd i Well Mynediad**

Rhwystrau i fynediad da	Cyfleoedd i wella mynediad
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gallai trydaneiddio'r rheilffordd dynnu adnoddau o gronfeydd trafndiaeth eraill</li> <li>• Cyfannu dulliau teithio'n dal yn wael, yn enwedig tocynnau</li> <li>• Gall technoleg helpu – yn dal heb fod ar gael ymhob ardal, yn enwedig rhai gwledig. Fe all fod costau ar weithredwyr neu ddefnyddwyr nad ydynt yn dderbyniol.</li> <li>• Cyfannu dulliau teithio – nid yw defnyddwyr eto'n hyderus y gallant fynd â beiciau ar drenau neu fysiau ar gyfer teithiau aml-foddol</li> <li>• Canoli lechyd – pobl yn gorfod teithio ymhellach i gael gofal iechyd, nid yw ffiniau lechyd yn cyfateb i ffiniau'r awdurdodau lleol. Mae diffyg cyfannu rhwng trafndiaeth ac iechyd.</li> <li>• Hen agweddau at adeiladu ffyrdd – diffyg mynediad beiciau fel rhan o ddatblygu parhaol</li> <li>• Parhad ansicrwydd economaidd – sut i gynllunio ac ansicrwydd ynghylch ymarferoldeb gweithrediadau masnachol</li> <li>• Gwell cynllunio defnydd tir / trafndiaeth er mwyn osgoi camgymeriadau'r gorffennol</li> <li>• Canol Dinas Abertawe – anodd cyrraedd neu adael mewn car, gallai campws y Bae achosi mwy o draffig</li> <li>• Costau tanwydd cynyddol – i yrwyr a gweithredwyr cludiant – gan arwain at gostau uwch</li> <li>• Ansicrwydd gwleidyddol – neb yn sicr beth yw'r cynllun hirdymor, ad-drefnu, Llywodraeth Cymru</li> <li>• Natur y rhanbarth – amrywiaeth, gwahanol atebion i anawsterau mynediad</li> <li>• Gwasgu ar gyllid llywodraeth leol – llai o gymorth i wasanaethau bws yn yr ychydig flynyddoedd diwethaf a'r drefn wedi newid yn sylweddol</li> <li>• Mae hysbysrwydd am gludiant cyhoeddus yn wael</li> <li>• Mae cyfannu rhwng mathau o gludiant cyhoeddus yn dal yn glytiog</li> <li>• Nid ydym yn deall yn llwyr pam fod pobl eisiau teithio ac mae angen deall canlyniadau trafndiaeth heblaw economaidd</li> <li>• Cysylltedd cerdded a beicio gwledig – sut i gau bylchau mewn ardaloedd prin eu poblogaeth. Mae amgyffred o ddiogelwch cysylltiedig â beicio'n wael.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trydaneiddio'r rheilffordd i Abertawe – mae'r gwasanaeth trenau wedi gwella yn ystod y 5 mlynedd diwethaf a mwy o ddefnyddio arni; mae angen adeiladu ar hynny</li> <li>• Costau cynyddol moduro – fe all ffrwyno'r galw – dylid ystyried mater prisiau parcio ar safleoedd GIG</li> <li>• Datblygiad campws y Bae, Ffordd Fabian yn dod â chyflogaeth a buddsoddiad</li> <li>• Cyfleoedd tocynnau trwodd, technoleg glyfar ac ati</li> <li>• Atebion technolegol cynyddol – technoleg symudol, mwy dibynadwy a rhatach, technoleg tanwydd amgen</li> <li>• Cyfannu bysiau / trenau / beicio – rheseli beiciau ar fysiau a threnau</li> <li>• Canoli cyfleusterau gofal iechyd – gallai cludiant cymunedol neu gludiant arloesol wella / disodli gwasanaethau bws</li> <li>• Gwell cyfnewidfeydd</li> <li>• Deddf Teithio Llesol – Ymrwymadau ar awdurdodau lleol a allai newid dewis dulliau teithio, effaith gadarnhaol ar iechyd, lleihau dulliau byw eisteddog a hybu cerdded a beicio ar deithiau byrrach</li> <li>• Cyfannu polisïau'n briodol gyda Datblygu Economaidd i ddarparu mynediad da at gyflogaeth / hyfforddiant</li> <li>• Cynllunio i ystyried y tueddiadau eginol sy'n effeithio ar drafndiaeth</li> <li>• Cysylltiadau â'r rhanbarth – ar draws ffiniau, i gyfateb i ddyheadau teithio yn hytrach na ffiniau gweinyddol</li> <li>• Pwyslais yn y CnTLI ar hygyrchedd iechyd – cyfraniadau o lechyd at isadeiledd, angen sicrhau bod newidiadau iechyd yn cael cefnogaeth gweithio ar y cyd a chyfannu, cynllunio hygyrchedd, ystyried dulliau teithio eraill a newid strwythurol i benodiadau gwasanaeth iechyd</li> <li>• Newidiadau ymddygiad – cynllunio teithiau personoledig</li> <li>• Mae angen deall a mesur canlyniadau buddsoddi mewn trafndiaeth heblaw economaidd a sicrhau gwasgariad mwy cyfartal o gyllido ar draws dulliau teithio</li> </ul>

**Tabl G2 – Gweledigaeth ac Amcanion y CnTLI mewn cymhariaeth â'r CTRh**

**Gweledigaeth y CTRh**

Ein gweledigaeth ar gyfer De-orllewin Cymru yw gwella cludiant a hygyrchedd yn y rhanbarth a thu hwnt er mwyn hwyluso datblygiad economaidd a datblygu a defnyddio mathau o drafnidiaeth iachach a mwy cynaliadwy

**Gweledigaeth y CnTLI**

Gwella cludiant a hygyrchedd yn y rhanbarth a thu hwnt er mwyn hwyluso adfywiad economaidd, lleihau amddifadedd a chefnogi datblygu a defnyddio mathau o drafnidiaeth iachach a mwy cynaliadwy

Amcanion y CTRh		Amcanion y CnTLI	
1	Gwella mynediad pawb at bob math o wasanaethau a chyfleusterau gan gynnwys cyflogaeth a busnes, addysg a hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau twristiaeth a hamdden	1	Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symudiad pobl a nwyddau yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt er mwyn cefnogi twf economaidd yn y Ddinas-ranbarth
2	Gwella cynaliadwyedd trafnidiaeth trwy wella amrediad ac ansawdd, ac ymwybyddiaeth ynghylch, dewisiadau trafnidiaeth, gan gynnwys y rhai sy'n gwella iechyd a ffyniant	2	Gwella mynediad pawb at bob math o wasanaethau a chyfleusterau gan gynnwys cyflogaeth a busnes, addysg a hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau twristiaeth a hamdden
3	Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symudiad pobl a nwyddau yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt er mwyn cefnogi'r economi rhanbarthol	3	Gwella cynaliadwyedd trafnidiaeth trwy wella amrediad ac ansawdd, ac ymwybyddiaeth ynghylch, dewisiadau trafnidiaeth, gan gynnwys y rhai sy'n gwella iechyd a ffyniant
4	Gwella cyfannu rhwng polisïau, darpariaeth gwasanaethau a mathau o drafnidiaeth yn Ne-orllewin Cymru	4	Gwella cyfannu rhwng polisïau, darpariaeth gwasanaethau a mathau o drafnidiaeth yn Ne-orllewin Cymru
5	Gweithredu mesurau sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at wella ansawdd aer a lleihau effaith andwyol trafnidiaeth ar iechyd a newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys lleihau allyriadau carbon	5	Gweithredu mesurau fydd yn gwarchod a gwella'r amgylchedd naturiol ac adeiledig ac yn lleihau effaith andwyol trafnidiaeth ar iechyd a newid yn yr hinsawdd
6	Gweithredu mesurau sy'n cynorthwyo lleihau effaith negyddol trafnidiaeth ar yr amgylchedd naturiol ac adeiledig gan gynnwys bioamrywiaeth ar hyd a lled y rhanbarth	6	Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru
7	Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru		

**Tabl G3 – Ymyriadau Sylweddol a nodwyd yn y Gweithdy Rhanddeiliaid**

Rhif	Ymyriad
<b>Trefniadaeth / Strwythurau / Cynllunio at y Dyfodol</b>	
1.	Mwy o reoliad seiliedig ar ardal i hybu rheolaeth ganolog dros gludiant cyhoeddus e.e. masnachfreinio / contractau bws o safon neu bartneriaethau.
2.	Mae angen amlwg am gynllun pum mlynedd gyda chyllido cyson (dyma oedd ar ben argymhellion y Grŵp Cyngori ar Fysiau). Mae angen cael mwy o sefydlogrwydd ariannol ar gyfer gwasanaethau er mwyn osgoi newidiadau cyfeiriad.
3.	Mae angen i'r Broses Cynllunio Hirdymor ar gyfer rheilffyrdd gyd-fynd â CnTLI y Ddinas-ranbarth er mwyn sicrhau nad yw cyfleoedd at y dyfodol yn cael eu colli
4.	Gweithio ar y cyd â'r sector masnachol drwy'r Ddinas-ranbarth i gyd
5.	Sicrhau bod strategaeth cerbydau'n cael ei hystyried ar gyfer rheilffyrdd
6.	Ystyried yn fwy gofalus pa ddull o deithio sydd orau am ateb pa alw
7.	Rheoli'r galw brig am wasanaethau cludiant - cludiant cyhoeddus e.e. teithio rhatach yn y cyfnod llai prysur yn unig
<b>Cyfannu</b>	
8.	Tocynnau aml-foddol / aml-weithredwr i ganiatáu teithio hollol gyfannol – mae Plus Bus yn gweithio, ond mae'n wirfoddol gyda chwmpas cyfyngedig
9.	Bydd angen targedu datblygiadau i gefnogi adfywio, a dylai unrhyw adeiladu o'r newydd ystyried anghenion bysiau a beicio hefyd
10.	Angen manteisio ar dechnoleg symudol newydd ar gyfer tocynnau yn y dyfodol, CP, llechi, ffonau symudol
<b>Cludiant Cyhoeddus</b>	
11.	Dylid anelu cyllid bysiau at dramwyfeydd bysiau strategol a dylai ffurfiau mwy arloesol ar drafnidiaeth cysylltu â'r rhain
12.	Gwell defnydd o adnoddau prin
13.	Dylid ystyried cysylltiadau â chludiant cymunedol / mentrau cymdeithasol i gau bylchau hygyrchedd
14.	Gwella cysylltiadau â phrif alwadau yn y rhanbarth – cyflogaeth, busnes a thwristiaeth
<b>Hysbysrwydd / Cyhoeddusrwydd</b>	
15.	Nid yw cynyddu ymwybyddiaeth / hyrwyddo ond cystal â'r cynnyrch – yn gyntaf rhaid i ni gael cynnyrch da, ond hefyd mae angen hysbysrwydd a hyrwyddo da ar draws holl ddulliau teithio
<b>Rheilffyrdd / Awyr / Porthladdoedd</b>	
16.	Nwyddau / porthladdoedd – mae angen strategaeth genedlaethol i benderfynu'r ffordd orau o ddefnyddio technoleg newydd. Fe all fod angen rhai cyfyngiadau ar amseroedd / manau symud nwyddau
17.	Dylid ystyried gwell cysylltiadau â maes awyr Caerdydd
18.	Sicrhau nad yw cyfleoedd trydaneiddio'n cael eu colli o ran cysylltiadau â dulliau teithio eraill a chysylltedd â chanolfannau trefol, maes awyr ac ati

### 3.0 CYFNOD 2

- 3.1 Yng nghyfarfod y Fforwm Cludiant Rhanbarthol ar 12<sup>fed</sup> Medi 2014 trafodwyd drafft y CnTLI yng nghyd-destun y canlynol:
- Y weledigaeth ac amcanion
  - Y Strategaeth Hirdymor
  - Y rhaglenni o brosiectau rhanbarthol a lleol
  - Arolygu a chloriannu
- 3.2 Mynychodd nifer o sefydliadau partner y Fforwm a bu modd iddynt holi ynghylch y cynigion, yn arbennig cynigion y rhaglen. Ar yr adeg hon nid oedd unrhyw fanylion o ran costau, amserlenni nac allbynnau a chanlyniadau disgwylidig.
- 3.3 Nododd y Fforwm weledigaeth, amcanion a strategaeth hirdymor y CnTLI a'u cymeradwyo a hefyd y bwriad i ymgynghori ar y drafft terfynol. Hefyd cymeradwyodd y Fforwm strwythur y CnTLI arfaethedig ar gyfer y Ddinas-ranbarth at ei gilydd.
- 3.5 Yna paratowyd drafft ymgynghori o'r CnTLI i'w gyhoeddi ym mis Hydref 2014. Roedd y cyfyngiadau ar amser yn golygu bod y cyfnod a ganiatawyd i ymgynghoreion yn llai na boddhaol. Roedd yr amser yn uniongyrchol gysylltiedig â'r amser y byddai'n cymryd i gyflwyno drafft terfynol i'r pedwar awdurdod lleol, pob un ohonynt yn gweithredu cylchoedd cyfarfodydd ychydig yn wahanol a phob un ohonynt yn defnyddio proses ychydig yn wahanol ar gyfer cymeradwyo'r CnTLI.
- 3.6 Rhedodd y cyfnod ymgynghori am dair wythnos o 1<sup>af</sup> i 21<sup>ain</sup> Hydref ac fe anfonwyd fersiwn electronig o'r drafft at fwy na 70 o sefydliadau, ynghyd â llythyr egluro yn rhoi cyd-destun datblygiad y CnTLI. Hefyd darparwyd ffurflen ymateb fel sydd i'w gweld yn Ffigur J1.
- 3.7 Cafwyd 45 ymateb ac roeddent yn amrywio'n aruthrol o e-byst un llinell i ymatebion helaeth yn cynnwys manylion uwchlaw a thu hwnt i'r hyn y gofynnwyd amdano yn y ffurflen ymateb. Roedd y mathau o ymateb fel a ganlyn:
- 18 ymateb (40%) oddi wrth farchogion
  - 5 ymateb (11%) oddi wrth fuddgarfanau rheilffyrdd
  - 3 ymateb (7%) oddi wrth fuddgarfanau beicio
  - 3 ymateb (7%) oddi wrth grwpiau'n cynrychioli'r rhai gydag anawsterau symud
- 3.8 Cododd nifer mawr o ymatebion faterion nad oes modd rhoi sylw iddynt yn y CnTLI, oherwydd eu bod ynghylch:
- sut oedd y ddogfen yn gorfod cael ei pharatoi yn ôl canllawiau Llywodraeth Cymru;
  - cynnwys mwy o fanylion am y prosiectau – ond oherwydd nad dogfen gynnig yw'r CnTLI, ni ddaw'r manylion i'r amlwg cyn datblygu cynigion am gymorth ariannol;
  - cyflawni polisiâu sy'n dibynnu ar ffrydiau cyllid;
  - ynghylch cynnwys prosiectau rheilffyrdd neu gefnffyrdd yr oedd canllawiau

Llywodraeth Cymru yn eu hepgor.

**Ffigur G1 – Drafft Ymatebion i'r Ymgynghori ar y CnTLI**

**Enw:**

**Sefydliad:**

**Cysylltiad e-bost:**

**Cwestiwn 1 – Ydych chi'n cefnogi amcanion drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol?**

**Cwestiwn 2 – Ydych chi'n cefnogi Strategaeth Hirdymor drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol?**

**Cwestiwn 3 – Ydych chi'n cefnogi polisiau drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol?**

**Cwestiwn 4 – Ydych chi'n cytuno â'r prosiectau (ar gyfer cyflawni amcanion y Cynllun) yn ôl rhaglenni drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol?**

**Cwestiwn 5 – Ydych chi'n meddwl mai cynigion arolygu a chloriannu drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol yw'r rhai cywir?**

**Cwestiwn 6 – Oes yna unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu cyfrannu ynghylch drafft y Cynllun Trafnidiaeth Lleol?**

3.9 Ystyriodd swyddogion o'r Awdurdodau Lleol yn y rhanbarth yr holl ymatebion a'r wybodaeth ychwanegol a gyflwynodd rhai atebwyr a chytunwyd pa newidiadau a ddylid eu gwneud i ddrafft terfynol y CnTLI. Mae'r ymatebion dienw a chryno i'r ymgynghoriad a'r newidiadau arfaethedig i'r CnTLI i'w gweld yn Nhabl J4.

#### 4.0 CYFNOD 3

4.1 Ystyriwyd drafft terfynol y CTLI gan dri o'r pedwar awdurdod lleol yn y rhanbarth rhwng 10 Tachwedd 2014 a 18 Rhagfyr 2014. Roedd y Cynghorau canlynol wedi mabwysiadu'r CTLI erbyn diwedd 2014:

- Cyngor Sir Penfro – 1 Rhagfyr 2014
- Cyngor Sir Gâr – 15 Rhagfyr 2014
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot – 18 Rhagfyr 2014

4.2 Roedd disgwyl i Gyngor Dinas a Sir Abertawe fabwysiadu'r CTLI ar 6 Ionawr 2015. Fodd bynnag, oherwydd mater gweinyddol, bu raid tynnu'r eitem yn ôl. Oherwydd bod y Cabinet eisoes wedi cymeradwyo'r CTLI ni wnaeth hyn oedi cyflwyno'r CTLI ac fe fabwysiadodd Abertawe'r CTLI wedyn ar 24 Chwefror, ar ôl ei gyflwyno.

4.3 Sefydlwyd is-bwyllgor o Fwrdd y Ddinas-ranbarth i ystyried y CTLI a chyfarfu'r grŵp hwn ar 21 Ionawr 2015. Cadeiriwyd yr is-bwyllgor gan y Cynghorydd Colin Evans o Gyngor Sir Gâr ac roedd yn cynnwys y canlynol:

- Aelod etholedig o bob un o'r pedwar Cyngor cyfansoddol (aelodau'r Cabinet gyda chyfrifoldeb dros Briffyrdd a Thrafnidiaeth)
- Dau Aelod (anetholedig) o Fwrdd y Ddinas-ranbarth
- Cynghorydd Trafnidiaeth y Ddinas-ranbarth

4.4 Ystyriodd yr is-bwyllgor broses ac allbynnau datblygu'r CTLI a chymharwyd a chyferbynnwyd y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol gyda'r CTLI. Ystyriwyd yr ymatebion i'r ymgynghoriad ar y drafft terfynol ynghyd a rhaglenni cyfalaf rhanbarthol ac unigol yr Awdurdodau Lleol. Casgliad eu harchwiliad oedd bod y CTLI yn cefnogi gweledigaeth y Ddinas-ranbarth a'i fod yn darparu fframwaith trafndiaeth strategol ar gyfer mynd ar drywydd amcanion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol.

4.5 Cymeradwyodd yr is-bwyllgor y CTLI i gyfarfod Bwrdd y Ddinas-ranbarth ar 22 Ionawr 2015 a chadarnhaodd y Bwrdd y CTLI.

4.6 Cyflwynwyd y CTLI yn ei dro i Lywodraeth Cymru ar 30 Ionawr 2015.

**Tabl G4 - Crynodeb o Ymatebion i'r CnTLI**

Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
1	✓	✓	✓	✓	✓	Mae angen blaenoriaethu yn yr hinsawdd ariannol sydd ohoni yn hytrach na mynd am y dewisiadau hawdd eu cyflawni bob tro	Nodwyd a chytunwyd, mae'r CnTLI terfynol yn blaenoriaethu'r rhaglen.
2	✓	Ydw mae'n cyf-fynd â'r sefydliad	Policies noted	Nodwyd	Nodwyd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dylai'r CnTLI gyfeirio at broses Cynllunio Hirdymor y Rheilffyrdd</li> <li>Mae angen eglurhau uchelgeisiau ar gyfer gorsafoedd trên newydd/gwell</li> <li>Mae Network Rail yn awyddus i weithio gyda dinas-ranbarthau ac awdurdodau lleol ar wella "cynnig" y rheilffyrdd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Mae hyn yn berthnasol i gyfyngiadau canllawiau'r CnTLI</li> <li>Nodwyd</li> </ul>
3	✓	Aneglur	Aneglur	Mae angen mwy o fanylion	Ni phennwyd targedau, felly mae'n aneglur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen mwy o bwyslais ar gysylltiadau rhwng gogledd a de</li> <li>Gormod o bwyslais ar gysylltiadau trefol, meddwl mwy am faterion mynediad gwledig</li> <li>Mae angen eglurder ar swyddogaeth y CnTLI/CTRh</li> <li>Mae angen canolbwyntio mwy ar ddewisiadau trafniadaeth arloesol yng nghefn gwlad</li> <li>Nid oes modd barnu rhai materion / ateb cwestiynau gyda'r manylion cyfyngedig yn y drafft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Credwn fod y pwyslais yn iawn yng nghyd-destun patrymau teithio yn y rhanbarth</li> <li>Credwn fod agwedd y CnTLI yn gytbwys</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Cytunwyd ac mae'r CnTLI terfynol yn cynnwys manylion</li> </ul>
4	✓	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nid oes sôn am bob porthladdoedd yn Sir Benfro yn adran 1.14</li> <li>Mae disgwyl datblygiad / buddsoddiad mawr yn Abergwaun a dylid cynnwys hyn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fel dogfen strategol yn cwmpasu'r rhanbarth, mae'r adran yn cyfeirio at y porthladdoedd prysuraf yn unig</li> <li>Byddai'r manylder hwn yn gweddu'n well i gynllun lleol yn hytrach na fframwaith strategol fel y CnTLI</li> </ul>
5	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Nid yw marchogion yn y CnTLI ac mae angen rhoi sylw i hyn	Fel fframwaith strategol nid yw'r cynllun yn manylu ar anghenion unrhyw ddefnyddwyr diamddiffyn penodol o'r ffyrdd
6						Ni ystyriwyd anghenion marchogion	
7						Ni ystyriwyd anghenion marchogion	
8						Ni chafodd materion diogelwch cysylltiedig â marchogaeth eu cydnabod	
9						Mae angen cydnabod rhywfaint yn y cynllun ar yr anghenion am well diogelwch i farchogion	
10						Dim sôn am geffylau na diogelwch marchogion yn y cynllun	
11	✓	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen cydnabod y cydweithredu parhaol ar fynediad at iechyd yn y cynllun</li> <li>Mae angen i'r cynllun aros yn adweithiol i newidiadau (yn enwedig mewn darpariaeth gofal iechyd) wrth iddynt ddigwydd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Cytunwyd</li> </ul>
12	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Nid yw'r Cynllun yn ystyried anghenion marchogion, yn enwedig mewn cysylltiad â diogelwch ar y ffyrdd	Fel 5 uchod
13						Mae marchogaeth yn agenda bob dydd a mae angen ystyried hyn yn y cynllun	Fel 5 uchod
14						Mae diffyg cydnabod marchogion yn llwyr yn y cynllun.	Fel 5 uchod

Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
15	Na oni bai ei fod yn cynnwys marchogion	Na oni bai ei fod yn cynnwys marchogion	Na oni bai ei fod yn cynnwys marchogion	Ni fydd unrhyw brosiectau'n effeithio'n andwyol ar farchogion	Mae angen arolygu a chloriannu mwy ar farchogion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen cydnabod marchogion fel grŵp defnyddwyr penodol</li> <li>Mae angen ystyried effaith Deddf Teithio Llesol ar farchogion</li> <li>Mae angen ystyried marchogion ar yr un tir â cherddwyr a beicwyr</li> </ul>	Fel 5 uchod
16	✓	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dylai paragraff 1.19 ar y CDLI ddarllen mabwysiadu yn hytrach na chwblhau</li> <li>Pryderon ynghylch y gofal sydd ei angen i sicrhau effaith fwyaf o fuddsoddiadau mewn hygrychedd</li> <li>Mae angen gwelliant mawr mewn trenau a bysiau a chyfnewidfeydd hygrych</li> <li>Sicrhau bod buddsoddiad yn canolbwyntio ar y cysylltiadau allweddol rhwng dwyrain a gorllewin yn y rhanbarth</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nododd a newidiwyd</li> <li>Nodwyd</li> <li>Cytunwyd, ond mae hyn yn berthnasol i gyfnod datblygu a chyflawni prosiectau</li> <li>Nodwyd a chytunwyd</li> </ul>
17	Ydw os yw anghenion marchogion a gyrwyr coetsis yn cael eu hystyried	Na – oni bai fod marchogion yn cael eu hystyried	Dim ond os yw anghenion marchogion a gyrwyr coetsis yn cael eu cynnwys	Ni fydd unrhyw brosiectau'n effeithio'n andwyol ar farchogion	Mae angen cynnwys marchogion mewn ystadegau fel cerddwyr a beicwyr	Mae angen cydnabod gyrwyr coetsis a marchogion fel defnyddwyr y briffordd a'u cynnwys yn unrhyw arolygon neu asesiadau sy'n effeithio ar bolisi boed hynny'n genedlaethol neu leol. Mae ar farchogion angen cydraddoldeb gyda beicwyr a cherddwyr o ran defnyddio'r ffordd.	Fel 5 uchod
18	Ydw os yw anghenion marchogion a gyrwyr coetsis yn cael eu hystyried	Na – oni bai fod marchogion yn cael eu hystyried	Dim ond os yw anghenion marchogion a gyrwyr coetsis yn cael eu cynnwys	Ni fydd unrhyw brosiectau'n effeithio'n andwyol ar farchogion	Mae angen cynnwys marchogion mewn ystadegau fel cerddwyr a beicwyr	Mae angen cydnabod gyrwyr coetsis a marchogion fel defnyddwyr y briffordd a'u cynnwys yn unrhyw arolygon neu asesiadau sy'n effeithio ar bolisi boed hynny'n genedlaethol neu leol. Mae ar farchogion angen cydraddoldeb gyda beicwyr a cherddwyr o ran defnyddio'r ffordd.	Fel 5 uchod
19	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					<ul style="list-style-type: none"> <li>Nid oes sôn am farchogion o gwbl yn y cynllun</li> <li>Dylai marchogion allu defnyddio llwybrau beicio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fel 5 uchod</li> <li>Nid ydym yn cytuno</li> </ul>
20	Ydw, ond ni fydd y cynllun yn gwneud fawr ddim gwahaniaeth o ran parhau diffygion presennol	Ni fydd yn gwneud gwahaniaeth	Fel y cwestiynau blaenorol	Er bod rhestr hir o brosiectau beicio ni fyddant yn cael eu cyflawni oni bai fod blaenoriaethau'n symud	Nid yw'r rhain o fawr ddim defnydd ac mae rhai'n wastraff adnoddau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae ymgynghori'n cael ei ogwyddo i gael canlyniadau boddhaol; dylai fod wedi bod ar raddfa o 1-5</li> <li>Dylai'r CnTLI fod ynghylch datblygu diwylliant o feicio i hybu newid trawsffurfiol</li> <li>Mae'r doreth o gysylltiadau, siartiau a chanlyniadau diystyr yn wirioneddol siomedig</li> <li>Nid yw'r ddogfen yn dangos unrhyw frwdfrydedd o ran buddiannau disgwylidig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rydym yn anghytuno</li> <li>Anghytuno, mae'r CnTLI yn ymwneud â gwella hygrychedd pob dull o deithio</li> <li>Mae'n ddrwg gennym am eich siom</li> <li>Y nod fu creu fframwaith strategol at weithredu sy'n ffeithiol a gwrthrychol</li> </ul>



Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
20 par.						<ul style="list-style-type: none"> <li>Byddem yn hoffi gweld eich dull asesu ar gyfer blaenoriaethu prosiectau</li> <li>Dylai cryn dipyn yn fwy o arian y pen o'r boblogaeth fynd at feicio</li> <li>Rhestr hir o sylwadau ar brosiectau unigol</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dylai holl ffyrdd newydd ddarparu ar gyfer beicio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yn y cynllun terfynol</li> <li>Credwn y dylai cryn dipyn yn fwy o arian y pen fynd i bob math o drafnidiaeth</li> <li>Nodwyd, bydd y rhain yn ddefnyddiol wrth i brosiectau unigol gael eu datblygu a pharatoi dogfennau cynnig</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> </ul>
21	✓	✓	✓	Yn falch o nodi bod gorsafoedd Sir Benfro'n dal i gael eu cynnwys, dim digon o fanylion i farnu Blackbridge Road	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byddai modd rhoi sylw i'r angen i deithio mwy i ysbyty Treforys trwy orsaf newydd ar reilffordd bro Abertawe</li> <li>Byddai modd defnyddio rheilffordd bro Abertawe ar gyfer teithiau cyflymach o Orllewin Cymru i Gaerdydd a thu hwnt. Hyd yn oed heb lawer o wasanaethau dylid darparu o leiaf ar gyfer ben bore a dychwelyd fin nos.</li> <li>Dylai fod gwasanaeth trenau bob awr i Aberdaugleddau ac yn ôl</li> <li>Dylid darparu trenau o orllewin Cymru'n gynharach ar foreau Sul</li> </ul>	Mewn ymateb i'r holl bwytiau a godwyd, mae'n bwysig nodi mai dogfen strategol yw'r CnTLI ac nad yw felly'n cynnwys manylion holl uchelgeisiau am welliannau. Yn hollbwysig, fodd bynnag, ni all awdurdodau lleol gynnwys gwelliannau gwasanaeth trenau yn y CnTLI am nad ydynt yn bethau y gallent eu cyflawni gyda gwasanaethau trên yn dal yn fater na ddatganolwyd, gyda Llywodraeth San Steffan yn dal i gadw'r awdurdod. Nid yw'r strategaeth reilffyrdd ranbarthol (2013) yn cynnwys defnydd newydd o reilffordd bro Abertawe ar yr adeg hon.
22	Ydw ond mae angen ystyried anghenion pobl ddall neu rannol ddall	✓	Ni ymatebwyd	Ni ymatebwyd	Dylai defnyddwyr dall a rhannol ddall ymwneud ag arolygu a chlориannu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae gan bobl ddall a rhannol ddall anghenion ychwanegol mewn cysylltiad â chluudiant</li> <li>Mae ar ddarparwyr cludiant cyhoeddus a'u staff angen hyfforddiant i ddeall anghenion defnyddwyr diamddiffyn</li> </ul>	Nodwyd y sylwadau a byddant yn berthnasol arbennig yn ystod datblygu a chyflawni prosiectau a pholisïau penodol.
23	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Mae angen cydnabod anghenion marchogion	Fel 5 uchod
24						Nid yw'r cynllun yn cynnwys marchogion. Cefnogi ymateb 15	Fel 5 uchod
25						Nid yw'r CnTLI yn cynnwys marchogion	Fel 5 uchod
26	Ydw ond pam fod marchogion heb eu cynnwys	Na – nid oes sôn am farchogion	Na – oherwydd nad yw marchogion yn cael eu cynnwys	Na – pam y pwyslais ar ddatblygu lonydd beicio yn hytrach na llwybrau ar gyfer marchogion	Dim casglu ystadegau cysylltiedig â marchogion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae marchogion yn ddefnyddwyr diamddiffyn y ffyrdd</li> <li>Gormod o bwyslais ar feicwyr a cherddwyr, a dim ar farchogion</li> <li>Mae ceffylau'n gwneud cyfraniad sylweddol at economïau lleol ac yn haeddu cydnabyddiaeth fel defnyddwyr diamddiffyn y ffyrdd</li> </ul>	Fel 5 uchod
27	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Byddwch gystal â chynnwys marchogion yn y cynllun	Fel 5 uchod

Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
28	✓	Na – mae'r cynllun yn brin o uchelgais	✓	Na – nid yw'r rhaglen yn cyfateb i flaenoriaeth au Strategaeth Cerdded a Beicio Sir Gâr	Dylai hefyd gynnwys parcio beiciau yng nghanol trefi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dim manylion costau cynlluniau ffyrdd na blaenoriaethau cynlluniau sy'n ei gwneud yn anodd asesu'r rhaglen</li> <li>Dylai holl gynlluniau ffyrdd gyfeirio at ...</li> <li>Mae angen gweithio'n well gydag asiantaethau cefnffyrdd i flaenoriaethu cynlluniau cerdded a beicio</li> <li>Sylwadau ar lwybrau beicio Cyngor Sir Gâr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cynhwyswyd yn y cynllun terfynol</li> <li>Nodwyd a newidiwyd</li> <li>Cytunwyd</li> <li>Bydd y rhain yn ddefnyddiol wrth ddatblygu prosiectau a pharatoi dogfennau cynnig</li> </ul>
29	Na	Na	Na	Dim ond os yw'r rhaglen yn cynnwys marchogion	Na	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ni ystyriwyd marchogion</li> <li>Nid yw anghenion cymunedau gwledig sy'n colli gwasanaethau cludiant cyhoeddus yn cael eu cydnabod yn briodol</li> <li>Mae ar farchogion angen statws cyfartal i gerddwyr a beicwyr</li> </ul>	Fel 5 uchod
30	Rydym yn argymhell rhai newidiadau i'r amcanion i adlewyrchu anghenion rhai dan anfantais, rhai sydd angen mwy o gymorth a rhai wedi'u heithrio'n gymdeithasol	Ydym ond rydym hefyd yn argymhell y dylid ymestyn "hyrwyddo cyfannu" i gynnwys Cludiant Cymunedol	Dylid cynnwys cludiant cymunedol ym mholisi IT4	Na dylai'r rhaglen gynnwys grant cyfalaf cludiant cymunedol i gefnogi gweithredwyr CT	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r sylw yn 1.15 yn cyfeirio at strategaeth bws a chludiant cymunedol – nid yw hyn yn wir</li> <li>Dylai mwy o ymgynghori â'r sector CT fod wedi bod ar y CnTLI</li> <li>Nid yw CT yn cael lle digon amlwg yn y CnTLI er bod ganddo ran hollbwysig</li> <li>Nid yw tuedd y boblogaeth sy'n heneiddio'n cael digon o sylw</li> <li>Tabl 2y – ni ddylai hwn fod yn CT neu fenter gymdeithasol, nid yw'n fater o naill neu'r llall</li> <li>Mae CTA yn credu bod angen AEG llawn ar y CnTLI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Cynhwyswyd CTA o'r ymgynghoriad cyntaf un ym mis Gorffennaf 2014</li> <li>Nodwyd, ond ni newidiwyd dim</li> <li>Cytunwyd, ond nid y CnTLI yw'r lle cywir i wneud hyn</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Credwn fod AEG llawn yn fwy priodol yng nghyfnod datblygu a chynnig y rhaglen</li> </ul>
31	✓	✓	✓	✓	Ydym ond mae angen cynnwys y targedau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen bod â disgrifiad estynedig o Ddeddf Teithio Llesol</li> <li>Dylid cynnwys rhagor o fanylion am alluoedd Harbwr llanwol Port Talbot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd a newidiwyd</li> <li>Ni fyddai hyn yn briodol ar yr adeg hon ac mewn cynllun ar gyfer y rhanbarth cyfan</li> </ul>
32	Ydym ond yn unig os caiff cludiant torfol tra ysgafn ei gynnwys	Ydym ond yn unig os caiff cludiant torfol tra ysgafn ei gynnwys	✓	Ydym ond mae angen iddo gynnwys tramiau ecolegol tra ysgafn	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cynnwys llawer o ddata mewn ymateb ar gynigion am rwydwaith o dramiau tra ysgafn yn ardal ehangach Bae Abertawe</li> <li>Mae angen gweithredu ar leihau carbon a gall tramiau tra ysgafn ddod ag arbedion carbon enfawr</li> <li>Mae S9Lines yn hapus i weithio gyda Bwrdd y Ddinas-ranbarth ar greu rhwydwaith o dramiau yn y rhanbarth</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd diolch</li> <li>Nodwyd, mae cyfeiriad at drenau ysgafn yn y Strategaeth Rheilffyrdd Rhanbarthol fel rhywbeth sy'n gofyn am ystyriaeth bellach yn y tymhorau canolig a hwy</li> <li>Mae rhaglen y CnTLI hefyd yn cynnwys cyfeiriad at drenau ysgafn</li> </ul>
33	✓	✓	✓	✓	✓	Mae'r agwedd gydweithredol at y cynllun trafndiaeth yn fanteisiol a dylai gynorthwyo dod â budd i'r rhanbarth	Cytunwyd diolch

Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
34	Yn rhannol – ychydig fanylion am sut gaiff hyn ei gyflawni	Ydym – ond dim manylion am sut gaiff ei gyflawni	Na – mae angen cyfeirio at fwy o fanylion	Nid yw statws a blaenoriaeth y prosiectau'n glir	Mae angen bod yn hyblyg wrth arolygu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r cynllun yn brin o fanylion ynghylch cyflawni – nid oes sôn am iechyd a ffyniant, nac anghenion cymdeithasol</li> <li>Nid oes unrhyw ganlyniadau o'r cynllun blaenorol, na chyfeiriad at sut y dylanwadodd ar y CnTLI</li> <li>Beth yw cost datblygu'r cynllun?</li> <li>Mae diffiniad pa fynediad at gyrchfannau sydd ei angen yn rhy gyfyngedig</li> <li>Mae sylwadau gwahaniaethol ar Atodiadau P34 ynghylch merched a lleiafrifoedd ethnig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r CnTLI yn rhoi fframwaith strategol; rhaid iddo fod yn gyffredinol o fewn rheswm</li> <li>Nid ydym yn cytuno, mae cyfeiriad eglur ar dudalen 3</li> <li>Costau staff mewnol yn bennaf gydag un comisiwn i ymgynghorwyr ddarparu atodiad AAS</li> <li>Nid ydym yn cytuno, cynllun strategol yw hwn</li> <li>Y dudalen y cyfeiriwyd ati yw copi o AEG y CTRh. Mae'r cyfeiriadau at y rhai sydd â statws nodweddion gwarchoddedig ac sy'n gallu bod â materion penodol mewn cysylltiad â hygyrchedd. Y bwriad oedd gwahaniaethu'n gadarnhaol.</li> </ul>
35	Mae'r ymatebion yr un fath â 34 uchod					Mae'r ymatebion yr un fath â 34 uchod	Gwelwch uchod
36	✓	✓	Ydym, er y dylai CA3 neu E1 gyfeirio at lwybrau beicio mewn datblygiadau	✓	Dylai'r cynllun gysylltu canlyniadau u â'r CDLI hyd at 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen rhaglen tymor hwy i gyfateb i'r CDLI</li> <li>Mae angen newid y cyfeiriad at ASC</li> <li>Tra bo newidiadau demograffeg yn cael eu nodi fel tuedd hirdymor mae angen mwy o sylw i effeithiau byrdymor newidiadau demograffeg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd a'i gynnwys yn CnTLI terfynol</li> <li>Nodwyd a newidiwyd</li> <li>Ond i fuddsoddi cyfalaf mewn trafndiaeth beidio bod yn ymateb byrdymor; mae gwariant cyllid yn fwy priodol</li> </ul>
37	Ydym ond ni phennwyd targedau	Na – nid yw'n derbyn bod angen canolbwynti o ar deithiau o bum milltir neu lai a manteision cerdded a beicio	I'w groesawu'n fras ond dylai fod mwy o ganolbwynt ar ddefnyddwyr a mynd i'r afael â chynhyrchu teithiau	Na – nid yw'n amlwg beth yw'r blaenor-iaethau a sut mae rhai'r Ddinas-ranbarth yn cyd-fynd â rhaglenni'r awdurdodau lleol	Dylai hefyd geisio mesur allbynnau economaidd-gymdeitha sol trwy ddefnyddi o HEAT neu debyg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nid yw'r cynllun yn ystyried effeithiau'r DTLI</li> <li>Nid yw'r cynllun yn derbyn y cyswllt rhwng hygyrchedd ac iechyd</li> <li>Rhaid i unrhyw gynlluniau ffyrdd ystyried DTLI a chyfrifoldebau newydd awdurdodau lleol</li> <li>Dim digon o wybodaeth am gost prosiectau a blaenoriaethau i asesu rhaglenni</li> <li>Mae blaenoriaethau ar gyfer rheilffyrdd a chefnffordd yw rhy niwlog</li> <li>Rhestr hir o sylwadau ar brosiectau unigol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cytunwyd – mae'r cynllun yn cwmpasu holl ddulliau teithio</li> <li>Nodwyd – mae'r cynllun yn rhoi fframwaith strategol</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Nodwyd – manylion yn y CnTLI terfynol</li> <li>Amhriodol pan nid yw o fewn gallu'r awdurdodau lleol i'w cyflawni</li> <li>Nodwyd – bydd hyn yn ddefnyddiol wrth i ni symud at ddatblygu a chynniig am brosiectau</li> </ul>
38	Na, credwn fod angen iddynt fod y gaboledig a mwy canol-bwyntiedig	Ydym, ond dylai'r strategaeth geisio gwella holl bysiau yn hytrach na rhai strategol yn unig	Ydym, ond credwn y dylid eu caboli (rhoddwyd enghreifftiau)	Ydym, ond bod mwy o brosiectau hefyd sy'n ceisio datblygu a gwella gwasanaethau bws mewn cylchoedd trefol	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r cynllun yn brin o uchelgais ar gyfer teithio bws a choets</li> <li>Dylai'r cynllun roi nodau ac uchelgeisiau ar gyfer gwasanaethau bws</li> <li>Mae'n ymddangos bod mwy o gyfeiriadau at weithgaredd bws gwledig na threfol</li> <li>Dim cyfeiriad at y Grŵp Cynghori ar Fysiau</li> <li>Hoffem weld \$cyfeiriad at ddefnyddio cronfeydd Bws Gwyrdd ac Ardaloedd Gwell Bysiau sydd wedi gwneud gwahaniaethau arwyddocaol mewn rhannau o Loegr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cytunwyd ond mae'n gynllun strategol, aml-foddol</li> <li>Amhriodol yn y ddogfen strategol hon</li> <li>Awdurdodau lleol unigol sydd wedi llunio'r rhaglenni</li> <li>Nodwyd a newidiwyd</li> <li>Byddem yn croesawu cyflwyno ffyrddiau cyllid o'r fath yng Nghymru</li> </ul>

Rhif	Ymatebion i Gwestiynau Penodol					Materion a Godwyd gan C6	Ein Hymateb
	1	2	3	4	5		
39	✓	✓	✓	Dim i'w ddweud	Mae angen pennu targedau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rhaid i'r cynllun sicrhau bod anghenion pobl anabl yn cael eu diwallu wrth gyflawni'r cynllun</li> <li>Esboniad manwl iawn o sut mae pob amcan, elfen strategaeth a pholisi'n effeithio ar bobl anabl</li> <li>Mae angen dybryd ymwneud â'r rhai gydag anabledau i ofyn am eu barn a chadarnhau eu gofynion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cytuno bod hyn yn sylfaenol</li> <li>Nodwyd</li> <li>Cytuno ac, wrth i ni symud o'r strategol i ddatblygiad a chyflawni, bydd hyn yn digwydd</li> </ul>
40	✓	✓	✓	Yn fras	Ydym ond gyda rhai amheuron	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byddem yn hoffi gweithio gyda rhanddeiliaid yn ne-orllewin Cymru i ddeall eu dyheadau</li> <li>Mae angen cael rhagor o fanylion ar ddefnydd a newidiadau i'r rheilffyrdd (mae'n cynyddu drwy'r blynyddoedd) i esbonio'r cyd-destun</li> <li>Mae angen i arolygu a chloriannu ystyried ffactorau allanol fel trydaneiddio</li> <li>Mae angen i ni ddeall y blaenoriaethau yn y rhaglenni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Derbyniwyd</li> <li>Nodwyd ond cynllun strategol aml-foddol yw hwn</li> <li>Nodwyd a chytunwyd</li> <li>Blaenoriaethau yn y CnTLI terfynol</li> </ul>
41	Mae'r ymatebion yr un fath â 34 uchod					Mae'r ymatebion yr un fath â 34 uchod	Gwelwch uchod
42	✓	✓	✓	Mae angen deall sut fyddant yn cael eu blaenoriaethu. Beth yw cynllun trenau ysgafn?	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen ystyried cynigion eginol rheilffordd Calon Cymru at y dyfodol</li> <li>Mae angen ystyried teithiau trên rhwng gogledd a de yn ogystal â rhwng dwyrain a gorllewin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cytuno ond mae cyfyngiad ar beth all y cynllun gynnwys ar reilffyrdd na ddatganolwyd</li> <li>Cytuno, ond fel yr uchod</li> </ul>
43	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Pryderon ynghylch diffyg sôn am gynllun penodol newid yn gefnffordd a dim sôn am y Bont Cleddau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nodwyd, ond nid yw'n briodol ar gyfer fframwaith strategol</li> </ul>
44	✓	✓	Ydym yn gyffredinol	Ydym yn gyffredinol gyda rhai eithriadau	Dylid mesur canlyniadau yn hytrach nag allbynnau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae angen rhagor o fanylion am gostau a blaenoriaethau sydd i'w priodoli i'r rhaglen</li> <li>Gwell adlewyrchiad o effeithiau DTLI ar awdurdodau lleol</li> <li>Pa gyllid a ymrwymwyd i'r rhaglen a beth yw'r amserlenni?</li> <li>Ansicrwydd ynghylch yr agwedd ar AAS/ARhC a ddefnyddiwyd</li> <li>Pryderon ynghylch croesfannau rheilffordd agored ac effaith trydaneiddio</li> <li>Dylid cynnwys gwasanaethau bws yr arfordir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cytuno, mae yn y CnTLI</li> <li>Nodwyd a newidiwyd y cynllun</li> <li>Manylion yn y CnTLI</li> <li>Mae'r agwedd yn canolbwyntio ar beth sydd wedi newid ers y CTRh ac mae atodiad yn cael ei baratoi felly</li> <li>Amhriodol yn y CnTLI ac yn cael sylw da yn y strategaeth reilffyrdd ranbarthol</li> <li>Anghytuno, byddai hynny ar gyfer cynllun seiliedig ar gyllid</li> </ul>
45	Ni ddefnyddiwyd y daflen ymateb					Sylwi na orffennwyd adrannau AAS/ARhC ac edrych ymlaen at weld yr holl wybodaeth maes o law	Nodwyd

# ATODIAD Ng

## Arolygu'r CnTLI

### 1.0 CYFLWYNIAD

- 1.1 Mae Adran 7 y CnTLI yn cyflwyno cyd-destun, a chynigion ar gyfer, arolygu'r CnTLI yn y cyfnod 2015 - 2020. Mae'n egluro'r allbynnau trafndiaeth a hygyrchedd disgwylidig a hefyd y canlyniadau ehangach a ddylai ddeillio o ganlyniad i well hygyrchedd De-orllewin Cymru.
- 1.2 Mae'r Atodiad hwn yn rhoi man cychwyn (fel y tynnwyd o Arolwg Patrymau Teithio 2014 (gwelwch hefyd Atodiad B)) yr arolygu a thargedau mabwysiedig y CnTLI.

### 2.0 DATA DECHREUOL

- 2.1 Caiff y targedau a bennwyd yn y CnTLI am y cyfnod 2015 – 2020 eu dangos yn Nhabl Ng1 ochr yn ochr â'r manau cychwyn a sefydlwyd o'r Arolwg Patrymau Teithio (TPS) a wnaed rhwng Ionawr a Mai 2014.
- 2.2 Caiff y manau cychwyn eu pennu ar gyfer y rhanbarth, ond fe all fod cyfle i fabwysiadu manau cychwyn awdurdodau lleol yn ystod cyfnod y cynllun oherwydd bod y rhan fwyaf o ddata'r TPS yn cael eu darparu hefyd fesul awdurdod lleol. Gall hyn fod yn ddefnyddiol pan fo rhai awdurdodau lleol yn targedu buddsoddiad mewn trafndiaeth ar ddulliau teithio arbennig.
- 2.3 Fodd bynnag, mae angen gofal pan fo'r rhifau dan sylw'n eithaf bach ac, felly, mae gradd y dadansoddiad ystadegol yn llai dilys. Er enghraifft dangosodd TPS 2014 mai ychydig oedd yn defnyddio beiciau a threnau ac, felly, mae dadansoddi'r rhain fesul awdurdod lleol yn golygu bod llai o hyder ystadegol yn y man cychwyn canlyniadol. Fodd bynnag, ar gyfer dulliau teithio fel gyrrwyr, teithey'r mewn car, cerddwyr a theithwyr ar fws bydd yr hyder ystadegol yn llawer uwch oherwydd bod cymaint yn defnyddio'r dulliau teithio hyn.
- 2.4 Yn ogystal efallai y bydd modd rhannu targedau moddol yn dargedau cysylltiedig â dibenion teithiau penodol. Er enghraifft byddai modd mabwysiadu targed ar gyfer newid dull teithio o yrrwr car i deithiwr ar fws o ran teithiau i'r gwaith, neu o yrrwr car i feiciwr o ran teithiau hamdden. Byddai'r cafeat cysylltiedig ag amledd isel defnyddio dull o deithio a gradd yr hyder cysylltiedig â'r data'n berthnasol yma hefyd.
- 2.5 Bydd diweddariadau ar unrhyw ddatblygiad pellach o'r targedau'n cael eu hysbysu yn Adroddiadau Gwaith Blynyddol y CnTLI.

## Yn Ng1 – Mannau Cychwyn a Thargedau ar gyfer Arolygu'r CnTLI

Mancan	Data dechreuol	Targed 5 mlynedd
Cychwyn, diogelwch a rhwyddwaith ffyrdd ar ymroddol a nwyddau	Dim man cychwyn priodol	Bydd 100% o ffyrdd priodol (yn unol â DTLI) yn gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr
	Mae 52% o ddefnyddwyr ffyrdd yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddibynadwyedd y rhwyddwaith ffyrdd	Mae 70% o ddefnyddwyr ffyrdd yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddibynadwyedd y rhwyddwaith ffyrdd
Cludiant digidig ar ffyrdd i gwsennol a hefyd fel dull teithio neu deithwyr gynorthwyo newid	Rhaniad dulliau teithio defnyddwyr bysiau yw 6%	Rhaniad dulliau teithio defnyddwyr bysiau yw 9%
	Mae 65% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddibynadwyedd gwasanaethau bws	Mae 70% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddibynadwyedd gwasanaethau bws
	Mae 68% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar amllder gwasanaethau bws	Mae 70% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar amllder gwasanaethau bws
	Mae 54% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar gyfleusterau safleoedd bysiau	Mae 65% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar gyfleusterau safleoedd bysiau
	Mae 66% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddarpariaeth hysbysrwydd cludiant cyhoeddus	Mae 75% o ddefnyddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar ddarpariaeth hysbysrwydd cludiant cyhoeddus
Bydd croesawus, sy'n lleihau'r nwyddio cludiant teithiau aml-foddol	Mae 52 % o gerddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd gorsaf neu gyfnewidfa fysiau	Mae 60% o gerddwyr yn fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd gorsaf neu gyfnewidfa fysiau
	10% o feicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd cyfnewidfa fysiau	15% o feicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd cyfnewidfa fysiau
	21% o feicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar barcio mewn gorsafoedd trên	30% o feicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar barcio mewn gorsafoedd trên
	38% o ddefnyddwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd gorsafoedd trên	45% o ddefnyddwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar hygyrchedd gorsafoedd trên
Cyfnewidfa fydlesol dull cerddwyr ac iach o	Rhaniad dulliau teithio cerddwyr yn 15%	Rhaniad dulliau teithio cerddwyr yn 20%
	Rhaniad dulliau teithio beicwyr yn 1%	Rhaniad dulliau teithio beicwyr yn 3%