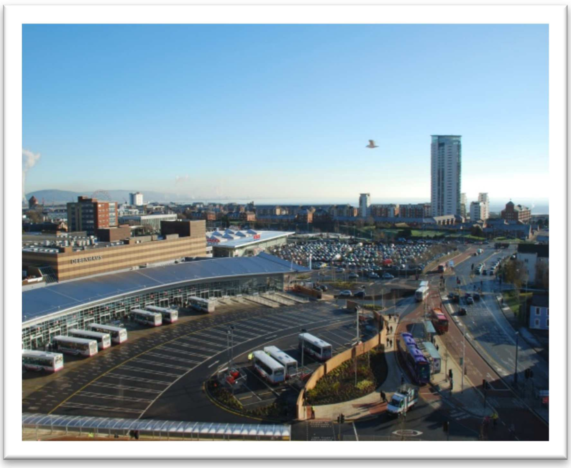
Cydgynllun Trafnidiaeth ar gyfer De-orllewin Cymru

2015 - 2020



CYNNWYS

Adran	Disgrifiad	Tudalen
1	Cefndir a Chyflwyniad	3
2	Materion, Cyfleoedd ac Ymyriadau	15
3	Rhaglen CLl 2015 - 2020	26
4	Uchelgeisiau Tymor Canolig a Hwy hyd at 2030	39
5	Gwiriadau Statudol	44
6	Ymgynghori	47
7	Arolygu a Gwerthuso	50

Ffotograffau

Tudalen blaen – pen uchaf, ar y chwith: Gorsaf Abergwaun ac Wdig
Tudalen blaen – pen uchaf, ar y dde: Y fynedfa at gynllun Cynffig – ar ôl ei orffen
Tudalen blaen – gwaelod, ar y chwith: Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands - Cyfnod 1a
Tudalen blaen – gwaelod, ar y dde: Gorsaf Bysiau Dinas Abertawe

Geirfa'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol

AAS	Asesiad Amgylcheddol Strategol
ACDC	Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru
AEG	Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb
ALl	Awdurdodau Lleol
ARhAA	Ardal Rheoli Ansawdd Aer
ARhC	Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd
ASC	Ardoll Seilwaith Cymunedol
BDR	Bwrdd Dinas-ranbarth
CDRhE	Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop
CnTLl	Cynllun Trafnidiaeth Lleol
CTC	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol
CTG	Cynllun Datblygu Gwledig
CTLl	Cronfa Trafnidiaeth Lleol
CTRh	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
DTLl	Deddf Teithio Llesol
DVLA	Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau
EV	Cerbydau Trydan
GYC	Gwerth Ychwanegol Crynswth
LlC	Llywodraeth Cymru
LlDRh	Llwybr Defnydd a Rennir
RhBC	Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol
RhTE	Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd
SAERh	Strategaeth Adfywio Economaidd Rhanbarthol
SDC	Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

1.0 ADRAN 1 – CEFNDIR A CHYFLWYNIAD

Mae Adran 1 yn rhoi cyd-destun Cynllun Trafnidiaeth y Ddinas-ranbarth. Mae'n cyflwyno:
- Swyddogaeth Bwrdd Dinas-ranbarth Bae Abertawe a'r Strategaeth Adfywio Economaidd Rhanbarthol wrth hybu'r economi rhanbarthol
- Sut mae'r Cydgynllun Trafnidiaeth yn adeiladu ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (2010 – 2015) i gefnogi economi rhanbarthol egnïol, medrus, cynyddol a chysylltiedig
- Adolygiad o newidiadau perthnasol ers cyflwyno cynllun 2010
- Tueddiadau eginol a allai daro ar anghenion hygyrchedd

Cefndir

1.1 Mae pedwar awdurdod lleol yn Ne-orllewin Cymru, sef:
- Cyngor Sir Gâr
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell Nedd Port Talbot
- Cyngor Sir Penfro
- Dinas a Sir Abertawe.

Ffurfiodd yr awdurdodau hyn gonsortiwm trafnidiaeth yn 1998. Roedd y consortiwm hwn yn gyfrifol am weithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid i baratoi Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) am y cyfnod 2010 – 2015.[1] Cyflwynodd y cynllun hwn weledigaeth, amcanion a strategaeth hirdymor dros gyfnod o 20 mlynedd a rhaglen bum mlynedd o brosiectau. Mae'r cynllun wedi rhoi fframwaith strategol i welliannau trafnidiaeth a mynediad yn ystod y pum mlynedd diwethaf. Caiff copi o grynodeb gweithredol y CTRh ei gynnwys fel Atodiad A ac mae copi o'r CTRh llawn ar gael ar gais.

1.2 Yn ystod y 18 mis diwethaf datblygodd cysyniad Dinas-ranbarth Bae Abertawe (gyda'r un ffiniau â'r Consortiwm blaenorol a ddiddymwyd) ac mae gan Fwrdd y Ddinas-ranbarth swyddogaeth erbyn hyn wrth ddatblygu blaenoriaethau trafnidiaeth strategol a blaenoriaethu cynlluniau trafnidiaeth ar hyd a lled y rhanbarth. Prif ysgogwr y Ddinas-ranbarth yw cyflawni amcanion a chanlyniadau'r Strategaeth Adfywio Economaidd Rhanbarthol (SAERh).[2]

1.3 Mae Awdurdodau Lleol wedi paratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol (CTLl) i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru (LlC) ar ddiwedd Ionawr 2015. O 1[af] Ebrill 2015 ymlaen bydd y CTLl hwn yn disodli'r CTRh. Bu pedwar awdurdod y De-orllewin yn cydweithredu i greu CTLl sy'n cwmpasu'r Ddinas-ranbarth, gyda phedair rhaglen leol o brosiectau. Mae Cynllun 1 ar dudalen 4 yn dangos ardal y CTLl. Bydd y CTLl yn rhoi'r fframwaith ar gyfer gwella cysylltedd mewnol ac allanol y rhanbarth am y cyfnod 2015 – 2020

Y ffotograff uchod: Pont Gyswllt Clydach 2

1 Cynnydd mewn Partneriaeth: Y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru 2010-2015, Medi 2009

2 Strategaeth Adfywio Economaidd Dinas-ranbarth Bae Abertawe 2013-2020

© crown copyright. All rights reserved. Neath Port Talbot CBC 100023392 2009

1.4 Mae llawer o'r gwaith man cychwyn ar gyfer y CTRh yn dal yn berthnasol ac mae wedi ffurfio sylfaen gadarn i'r CTLl. Ategodd canllawiau'r CTLl yr agwedd hon at adeiladu o gynlluniau rhanbarthol.[3]

Cyflwyniad

1.5 Bwriad y Cynllun Trafnidiaeth Dinas-ranbarth yw cefnogi'r dogfennau cenedlaethol canlynol:

- Cymru'n Un – Cysylltu'r Genedl, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (SDC) a gyhoeddwyd ym mis Mai 2008
- Y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (CTC) 2015

1.6 Adnewyddwyd y CTC gan LlC i gyd-daro gyda dyfodiad CTLl yn 2015. Bydd y CTLl hwn yn cynorthwyo cyflawni blaenoriaethau'r CTC yn rhanbarthol ac yn lleol

Y ffotograff ar y dde: Gorsaf Llanelli, ymgysylltu â'r gymuned yn arwain at amgylchedd mwy croesawgar

1.7 Caiff CTLl y Ddinas-ranbarth ei dargedu hefyd ar roi sylw i'r CTC a Meysydd Blaenoriaethol Rhaglen LlC ac, yn arbennig:

- **Twf economaidd**: Cynnal a Diogelu swyddi yn y Ddinas-ranbarth
- **Mynediad at gyflogaeth:** Lleihau anweithgarwch economaidd trwy greu mynediad diogel at brif safleoedd cyflogaeth yn y Ddinas-ranbarth
- **Trechu tlodi:** Mwyhau'r cyfraniad y gall gwasanaethau cludiant eu gwneud at dargedu gwelliannau i drechu tlodi a thargedu gwelliannau ar y cymunedau mwyaf difreintiedig
- **Teithio cynaliadwy a diogelwch**: Annog teithio mwy diogel, iachach a mwy cynaliadwy
- **Mynediad at wasanaethau**: Cysylltu cymunedau a galluogi mynediad at wasanaethau allweddol

1.8 Mae gan y blaenoriaethau hyn synergedd amlwg gyda gweledigaeth Bwrdd y Ddinas-ranbarth, sef:

"Erbyn 2030 bydd De-orllewin Cymru'n Ddinas-ranbarth hyderus, uchelgeisiol a chysylltiedig sy'n cael ei chydnabod yn rhyngwladol am ei heconomi gwybodaeth ac arloesi eginol"

1.9 Gall darparu mynediad cyfannol a fforddiadwy i fusnesau a thrigolion ac ymwelwyr gynorthwyo ysgogi datblygu economaidd cynaliadwy, lleihau amddifadedd ac allgáu cymdeithasol a chynyddu ffyniant. Bydd Awdurdodau'r Ddinas-ranbarth yn gweithio'n gydweithredol gyda Llywodraeth Cymru, darparwyr cludiant a defnyddwyr i gynllunio, datblygu a chreu hygyrchedd o safon yn Ne-orllewin Cymru.

3 Canllawiau i Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol – Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015, Llywodraeth Cymru, Mai 2014

1.10 <u>Adolygiad o’r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol</u>

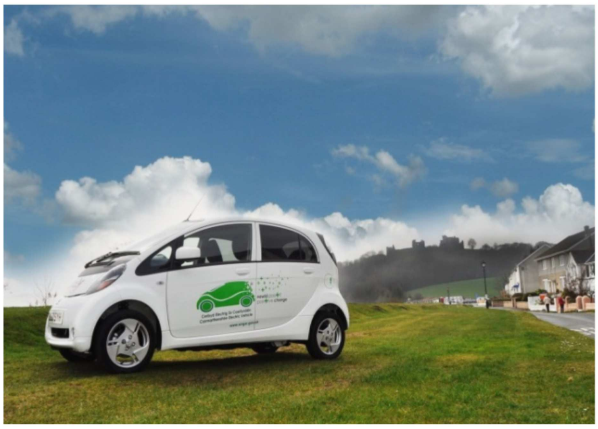
Mae’r Awdurdodau yn y Ddinas-ranbarth wedi adolygu’r CTRh yn ofalus ac maent yn hyderus bod y cyd-destun polisi trosfwaol yn dal yn ddilys ac y bydd y CTLl yn hwyluso’r uchelgeisiau am “Ddinas-ranbarth Gysylltiedig”. Mae’r materion daearyddiaeth a phoblogaeth yn aros yn ddigyfnewid i raddau helaeth er bod poblogaeth y Ddinas-ranbarth wedi cynyddu 27,500 (4%) i 687,000.[4] Mae’r materion trafnidiaeth presennol hefyd yn debyg, er bod traffig ar y ffyrdd wedi lleihau ychydig yn y pum mlynedd diwethaf rhwng 4% a 6%,[5] yn bennaf oherwydd y dirywiad economaidd, prisiau tanwydd cynyddol a gwelliannau i ddulliau teithio eraill.

1.11 Mae economi De-orllewin Cymru’n dal i fod ar ôl ardaloedd eraill. Bu twf at ei gilydd yn y ddau ddegawd diwethaf yn gyson islaw’r hyn yw yn y Deyrnas Unedig a Chymru gyfan a dyma oedd y catalydd i gydweithredu ar y SAERh. Mae tanberfformiad yr economi rhanbarthol yn cyfrannu at lecynnau parhaus o amddifadedd ar hyd a lled y rhanbarth.

1.12 Y strategaeth (SAERh) sy’n gyrru Dinas-ranbarth Bae Abertawe ac, yn unol â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, yn ceisio hybu gweithgarwch economaidd fel un o’r allweddau i ddatgloi posibiliadau’r rhanbarth. Gweledigaeth gynhwysol yw hon sy’n ceisio gwella sgiliau, hybu dysgu gydol oes a dileu amddifadedd trwy greu cyfleoedd cyflogaeth gynaliadwy. Mae cysylltedd da’n hanfodol i gyflawni nodau strategol y SAERh ac mae’r CTLl yn rhoi’r fframwaith strategol i brosiectau trawsffurfiol ochr yn ochr â phrosiectau cysylltedd mwy lleol a luniwyd i wella hygyrchedd.

1.13 Mae’r pedwar Awdurdod wedi dal i ymgynghori a chydweithio gyda rhanddeiliaid yn ystod y pum mlynedd diwethaf. Roedd hyn yn cynnwys presenoldeb partneriaid mewn cyfarfodydd chwarterol rheolaidd, cyhoeddi taflenni newyddion chwarterol ac ymgysylltu mwy penodol i brosiectau ar hyd a lled y rhanbarth.

1.14 Comisiynwyd Arolwg Ymchwil Patrymau Teithio yn hwyr yn 2013 i ddiweddaru arolygon cynharach yn 2006/7 a 2010 ac i ysbrydoli datblygu’r CTLl. Mae rhagor o fanylion yr Arolwg Patrymau Teithio a’r canlyniadau yn Atodiad B. Mae’r allbynnau o’r arolwg yn cyd-fynd yn dda gyda’r tueddiadau cludiant a mynediad sydd yn y CTC. Y canlynol yw’r pwyntiau allweddol:



Y ffotograff uchod: Lansio ceir rhannu trydanol Sir Gâr

- Cynyddodd perchenogaeth ceir ychydig ers arolwg 2010 gyda char ar gael i 80% o’r boblogaeth. Fodd bynnag, un car yr aelwyd sydd ar gael i bron hanner y 80%, all olygu llai o hygyrchedd mewn ardaloedd heb wasanaethau cludiant cyhoeddus da
- Ni fu unrhyw newid yn nifer y teithiau a wnaed bob wythnos; a gwaith, siopa a hamdden sy’n dal i ffurfio tri phrif ddiben yr holl deithiau a wnaed

4 Llywodraeth Cymru, (Mehefin 2013), *Y Gyfarwyddiaeth Ystadegol – 2012 Amcangyfrifon o’r Boblogaeth ar Ganol y Flwyddyn*

5 Bwletin Ystadegol Traffig ar y Ffyrdd 2013 – 17eg Ionawr 2014, Llywodraeth Cymru.

- Gwnaed bron 60% o'r holl deithiau mewn ceir (fel gyrrwr). Nid yw defnydd bysiau yn y rhanbarth wedi newid at ei gilydd ers 2010 gyda rhyw 6% o holl deithiau ar fysiau. Fodd bynnag, yng nghyd-destun tuedd ar i lawr at ei gilydd o ran teithio ar y bws yng Nghymru, mae hyn yn newyddion cadarnhaol.[6] Yn ogystal, gwelwyd twf sylweddol ar rai gwasanaethau lle mae awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi mewn gwelliannau, er enghraifft Gwasanaeth 460 rhwng Caerfyrddin ac Aberteifi. Ni fu fawr newid at ei gilydd yng nghyfran y teithiau ar drenau, ar feiciau ac ar draed, er bod amrywiadau rhwng awdurdodau lleol
- Disgynnodd canran yr atebwyr a nododd na fyddant fyth yn defnyddio'r trên, bws, cerdded na beicio ers arolwg 2010
- Mae bodlonrwydd gyda'r rhwydweithiau ffyrdd a rheilffyrdd yn aros tua'r un faint ag yn arolwg 2010, tra bo beicwyr rheolaidd yn llai bodlon yn 2014 nag yr oeddent yn 2010

1.15 Mae pyrth allweddol i mewn i'r rhanbarth ac allan ohono'n aros yn bwysig ac, fel y daw'r economi'n fwyfwy byd-eang, daw cysylltedd da tu hwnt i'r rhanbarth a'r wlad i Ewrop a thu hwnt yn hollbwysig. Caiff pyrth allweddol i'r rhanbarth ac ohono eu dangos ar Gynllun 1 gan gynnwys:

Y ffotograffau uchod: Gwaith yn dechrau ar Bont Gyswllt Baglan

- Y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol – gan gynnwys y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd sy'n cysylltu Ewrop a Gweriniaeth Iwerddon. Mae traffordd yr M4, cefnffyrdd a ffyrdd lleol strategol i gyd yn byrth hanfodol i'r rhanbarth ar gyfer symudiadau nwyddau a theithwyr a dyma fynedfeydd / allanfeydd mwyaf cyffredin De-orllewin Cymru
- Y Rhwydwaith Rheilffyrdd Strategol (Prif Reilffordd y Great Western) sydd hefyd yn rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (RhTE) ac sydd i gael ei thrydaneiddio mor bell ag Abertawe erbyn 2018, gan ddod â buddiannau o ran arbed amser ac effeithiau amgylcheddol
- Porthladdoedd – Mae un porthladd ymddiriedolaeth (Aberdaugleddau) a nifer o borthladdoedd masnachol (teithwyr a nwyddau). Aberdaugleddau yw'r porthladd mwyaf ond dau yn y Deyrnas Unedig ac mae'n gwneud cyfraniad sylweddol at economi'r rhanbarth a Chymru. Mae Dociau Port Talbot yn

6 Yr Adran Drafnidiaeth, Ystadegau Bysiau Lleol

Harbwr dŵr dwfn gan fewnforio carreg haearn a glo i'w defnyddio yng ngwaith dur Tata

- Meysydd awyr – mae tri maes awyr yn y rhanbarth sef Abertawe, Pen-bre a'r Llwyn Helyg (sydd yn Ardal Fenter Dyfrfford Daugleddau). Ar hyn o bryd nid yw un ohonynt yn cynnig gwasanaethau rheolaidd, ond mae lle i ddatblygu mwy yn y dyfodol i wasanaethu posibilrwydd anghenion teithio busnes neu hamdden

1.16 Yn y flwyddyn aeth heibio datblygwyd a mabwysiadwyd Strategaethau Trên a Bws rhanbarthol newydd. Mae'r rhain yn ychwanegu at waith sydd ar y gweill yn genedlaethol. Er enghraifft Proses Cynllunio Hirdymor ar gyfer Rheilffyrdd yng Nghymru a pharatoadau ar gyfer adnewyddu masnachfreintiau Cymru a'r Gororau a Great Western. O ran cludiant cyhoeddus, mae'r strategaeth ranbarthol wedi cynorthwyo ysbrydoli cynnyrch Grŵp Cynghori'r Gweinidog ar Bolisi Bysiau.[7]

1.17 Ni ailadroddwyd yr Asesiad Hygyrchedd Strategol a wnaed i ysbrydoli datblygu'r CTRh. Fodd bynnag, gwnaed rhai asesiadau dros Gymru gyfan gan Lywodraeth Cymru. Dadagregwyd y rhain i ranbarthau a'r pwyntiau allweddol yw:

- Gwellwyd ychydig ar fynediad i brif ysbytai – gall 72% o drigolion gyrraedd ysbyty o fewn 60 munud ar gludiant cyhoeddus (o'i gymharu â 71.1% yn 2009)
- Gostyngodd mynediad at addysg bellach ac uwch – gall 72.5% o drigolion gyrraedd sefydliad AU/AB o fewn 60 munud ar gludiant cyhoeddus (o'i gymharu ag 81.2% yn 2009)

Y ffotograff isod: Canolbwynt Bysiau Dinbych-y-pysgod

- Mynediad at atyniadau ymwelwyr (nad yw'n cydberthyn yn uniongyrchol i fesuriad 2009) – gall 77% o drigolion gyrraedd cyrchfan ymwelwyr o fewn 60 munud ar gludiant cyhoeddus
- Mae mynediad at swyddi'r un fath fwy neu lai – gall 89% o drigolion gyrraedd cyflogaeth lleoliadau o fewn 60 munud ar gludiant cyhoeddus

Fodd bynnag, mae'r asesiadau hyn yn or-syml ac nid ydynt yn ystyried amrediad ac amrywiaeth teithiau pobl ar hyn o bryd i gael gafael ar wasanaethau a chyfleusterau ar hyd a lled y rhanbarth a thu hwnt iddo.

1.18 Cynhaliwyd gweithdy ymgynghori ar y CTLl ym mis Gorffennaf 2014 a gofynnwyd i gynrychiolwyr adolygu'r rhwystrau a chyfleoedd o ran gwella cysylltedd yn y rhanbarth a ddaeth i'r amlwg wrth ddatblygu'r CTRh. Roedd llawer o'r rhwystrau presennol yn debyg, ond roedd agwedd fwy cadarnhaol at gyfleoedd a allai ddeillio

7 Adroddiad y Grŵp Cynghori Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar Bolisi Bysiau, Mehefin 2014

o fuddsoddiad datblygu yn y rhanbarth (gwelwch Adran 6 hefyd)

1.19 At ei gilydd daeth ein hadolygiad i gasgliad bod yr ymchwil a thystiolaeth ar yr hybwyr newid yn y CTRh yn dal yn ddilys.

Ffotograffau: ar y dde: adran gyflawn lôn feicio Cwm Aman; isod – pont newydd a godwyd ar Lwybr Beicio Cwm Aman

1.20 <u>Adolygiad o Bolisïau a Chynlluniau Eraill</u>

- Bu adolygiad hefyd o Strategaeth a Chynlluniau perthnasol eraill a allai daro ar gysylltedd y rhanbarth, gan gynnwys: Mabwysiadu Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd[8] – Mae'r Strategaeth hon a'r Cynllun Cyflawni cysylltiedig yn cadarnhau ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ymosod ar newid yn yr hinsawdd trwy leihau 3% y flwyddyn ar allyriadau nwyon tŷ gwydr mewn meysydd sydd o fewn ei chyfrifoldeb. Mae trafnidiaeth yn cyfrif am ryw un rhan o bump o'r 3%. Mae ymyriadau yn y Cynllun Cyflawni'n cyd-fynd â strategaethau a pholisïau "Dewisiadau Callach" sy'n cael sylw yn Adran 2
- Deddf Cydraddoldeb 2010 – Mae hon yn rhoi dyletswydd ar y sector cyhoeddus i hyrwyddo cyfle cyfartal, dileu anffafriaeth a meithrin cysylltiadau da. Tra'r oedd y CTRh wedi cael ei gyflwyno cyn y ddeddfwriaeth hon, ac y gwnaed Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb (AEG) ar ôl cyflwyno, roedd yr ymgysylltu a wnaed wrth ddatblygu'r CTRh yn cynnwys llawer o ofynion y ddeddfwriaeth newydd. Diweddarwyd yr AEG wrth ddatblygu'r CTLl trwy sgrinio fel sydd i'w weld yn Atodiad C
- Cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) (DTLl) – Cafodd y Ddeddf hon y Cydsyniad Brenhinol yn hwyr yn 2013 a daeth yn effeithiol yn hydref 2014. Cyhoeddwyd canllawiau statudol, canllawiau dylunio a Chynllun Gweithredu. Mae'r Ddeddf yn rhoi dyletswyddau newydd ar Awdurdodau Lleol o ran mapio llwybrau cerdded a beicio presennol ac uchelgeisiol a symud ymlaen hefyd tuag at gyflawni uchelgeisiau a hyrwyddo teithio mwy llesol. Y bwriad yw creu newid sylweddol yn sut mae pobl yn gwneud teithiau byr neu gymedrol ac mae'n canolbwyntio ar wella iechyd a ffyniant yn ogystal â chyfrannu at leihau tagfeydd, gyrwyr yn unig mewn ceir a gwelliannau i ansawdd aer ac amgylcheddau trefol. Yn ogystal â'r gofynion perthnasol i fapio, mae'r Ddeddf

8 Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd, Hydref 2010, Llywodraeth Cymru, Hawlfraint y Goron

hefyd yn gofyn bod LlC ac ALl yn cynnwys darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn unrhyw gynlluniau ffyrdd newydd. Mae hyn yn allweddol i sicrhau symudiad oddi wrth greu datblygiadau sy'n gyfeillgar i geir ond yn erbyn cerdded a beicio

- Sefydlu Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau a pharthau Twf Strategol fel parth Cross Hands yn Sir Gâr. Y bwriad yw creu'r amgylchiadau ffisegol, economaidd a thechnolegol cywir i hybu twf a chrynhoad ychwanegol o fewn yr y parthau hyn
- Rhaglenni "Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid" – Rhoddwyd grantiau i Ddinas a Sir Abertawe a Chyngor Bwrdeistref Sirol Castell Nedd Port Talbot dan gynlluniau Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid ar gyfer Dinas Abertawe a thref Port Talbot yn eu tro. Mae'r cymorth ariannol hwn yn cynnwys elfennau seilwaith trefol, gwelliannau cysylltedd a'r fro gyhoeddus. Rhyddhawyd £1m ychwanegol hefyd ar gyfer canol tref Llanelli
- Datblygiad y Cynlluniau Datblygu Lleol yn y pedwar awdurdod lleol ac Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Arfordir Sir Benfro a Bannau Brycheiniog. Mae pob un o'r cynlluniau hyn ar wahanol gyfnod, yn rhedeg o fabwysiadu i gyfnod adneuo. Mae manylion y CDLl i'w cael ar wefannau'r pedwar ALl. Wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol o'r CTRh, bydd synergedd rhwng y Cynlluniau hynny a fabwysiadwyd â'r CTLl ac, o ran y rhai sy'n dal ar y gweill, bydd cydweithio agos rhwng cydweithwyr trafnidiaeth a chynllunio'n sicrhau bod y synergedd yn parhau ac yn cael ei atgyfnerthu
- Cynlluniau Cyfannol Sengl – Caiff cynlluniau hyn yr Awdurdodau Lleol eu paratoi mewn partneriaeth ag asiantaethau lleol eraill ac maent wedi disodli nifer o gynlluniau ar wahân. O ran CDLl paratowyd y cynlluniau gan ystyried y CTRh ac, felly, bydd synergedd amlwg eisoes gyda'r CTLl hwn.

Gweledigaeth ac Amcanion y CTLl

1.21 Seiliwyd Gweledigaeth ac Amcanion y CTLl ar y CTRh, ond addaswyd nhw i gryfhau'r canolbwynt ar feysydd blaenoriaethol LlC a blaenoriaeth Bwrdd y Ddinas-ranbarth o adfywio economaidd cynaliadwy. Gweledigaeth y CDLl o ranbarth gyda gwell cysylltiadau yw:

Gwella trafnidiaeth a mynediad o fewn a thu hwnt i'r rhanbarth er mwyn hwyluso adfywiad economaidd, lleihau amddifadedd a chefnogi datblygu a defnyddio mathau o drafnidiaeth iachach a mwy cynaliadwy.

1.22 Amcanion y CTLl ar gyfer rhanbarth gyda gwell cysylltiadau yw:

1. ***Gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd symudiad pobl a nwyddau o fewn a thu hwnt i Dde-orllewin Cymru er mwyn cynorthwyo twf economaidd yn y Ddinas-ranbarth***

2. ***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***

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, darparu gwasanaethau a mathau o drafnidiaeth yn Ne-orllewin Cymru

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. Gwella diogelwch ar y ffyrdd a diogelwch personol yn Ne-orllewin Cymru

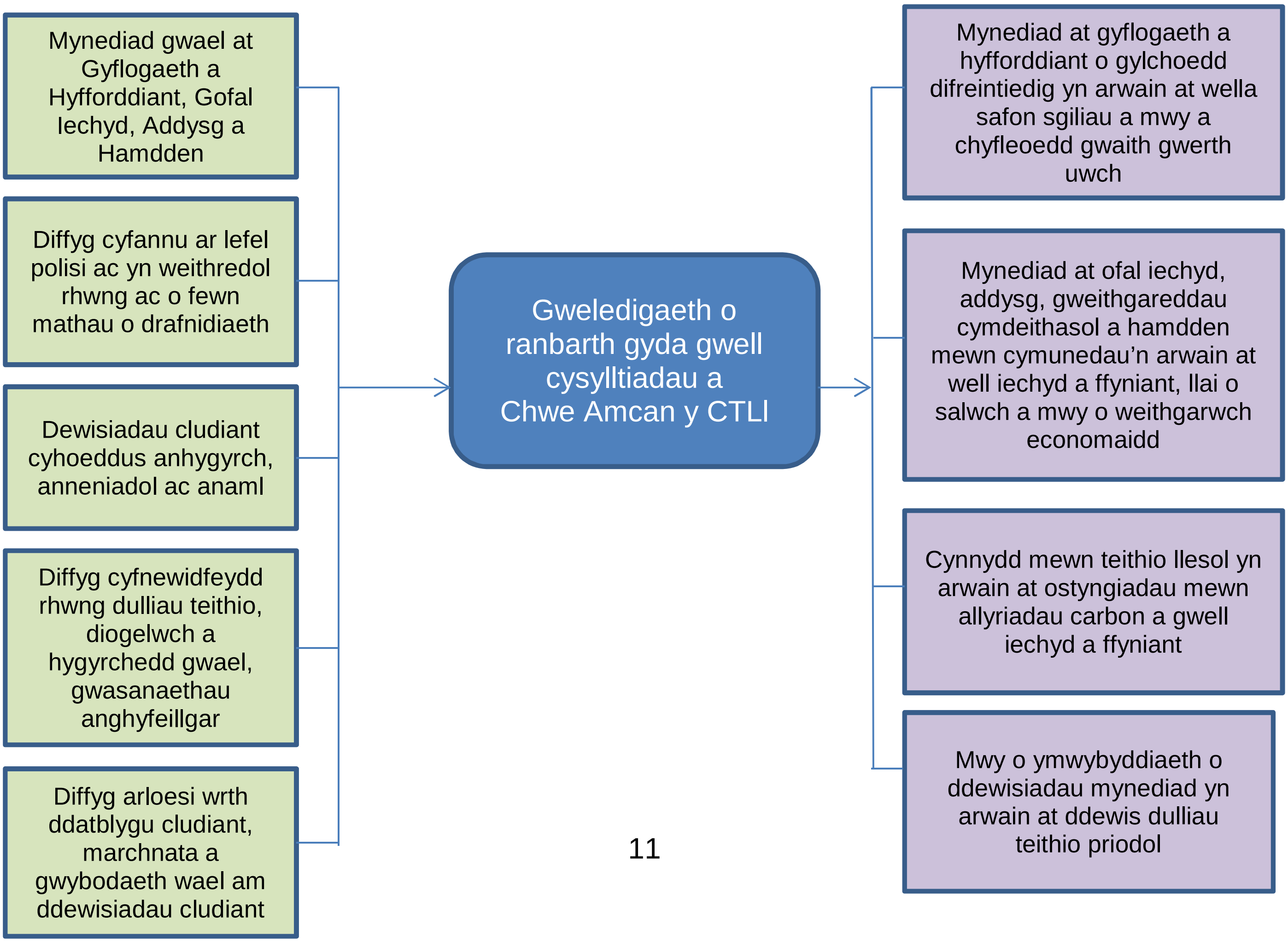
1.23 Mae Amcan 6 yn berthnasol i wella diogelwch ar y ffyrdd ac mae hyn yn cynnwys holl ddefnyddwyr y ffyrdd, ond yn enwedig defnyddwyr clwyfadwy’r ffyrdd gan gynnwys:

- Cerddwyr
- Beicwyr
- Beicwyr modur
- Marchogion

tra bo diogelwch personol yn cyfeirio at defnyddwyr cludiant preifat a chyhoeddus.

1.24 Mae cyswllt uniongyrchol rhwng y weledigaeth ac amcanion â’r CTC a blaenoriaethau rhaglen Llywodraeth Cymru sydd i’w gweld yn Atodiad Ch. Mae’r weledigaeth ac amcanion yn cyd-fynd hefyd â’r rhwystrau i hygyrchedd yn y rhanbarth a nodwyd yn y CTRh ac sy’n dal yn berthnasol heddiw, fel sydd i’w weld yn Ffigur 1 isod.

Ffigur 1 – Rhwystrau i gysylltedd ac allbynnau / canlyniadau i’w dymuno



1.25 Tueddiadau Eginol

Mae yna rai tueddiadau a allai daro ar gysylltedd y rhanbarth yn y dyfodol fel a ganlyn:

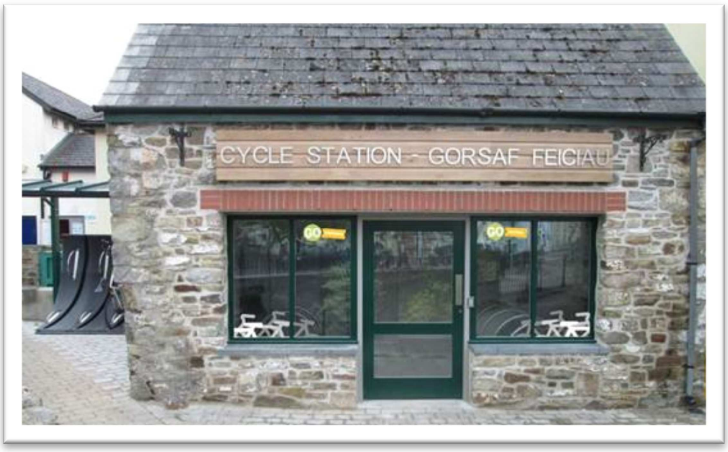
- Addasu i newid yn yr hinsawdd – mae'r tywydd yn dod yn fwy anrhagweladwy gyda digwyddiadau mwy eithafol, er enghraifft gorlifo arfordirol neu afonol yn effeithio ar lwybrau strategol allweddol (ffyrdd a rheilffyrdd) a ffyrdd lleol; gwyntoedd cryfion yn cau pontydd; a difrod stormydd ar briffyrdd. Mae angen ystyried effaith hyn ar gysylltedd yn y rhanbarth a'r cylch ar adeg datblygu cynlluniau i ymgorffori cydnerthedd at y dyfodol. Heb gynnwys cydnerthedd ar y dechrau mae tebygolrwydd oediadau difrifol i deithiau ac effeithiau economaidd hyn ynghyd â chostau cynyddol cynnal a chadw.
- Defnyddio mwy ar gyfryngau cymdeithasol – at ddibenion gwaith a chymdeithasol fe all hyn newid y galw am drafnidiaeth wrth i bobl gysylltu trwy wasanaethau rhyngrwyd ac yn anamlach wyneb yn wyneb. Mae mwy o lawrlwytho cyfryngau adloniant hefyd a gallai'r duedd hon leihau teithio diangen (gyda gostyngiad mewn allyriadau carbon) a lleihau unigedd cymdeithasol y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig iawn.
- Cyflwyno trefn Credyd Cynhwysol – gall hyn effeithio ar deuluoedd sy'n derbyn incwm isel yn enwedig y rhai heb gar ar gael iddynt ac sy'n methu fforddio defnyddio cludiant cyhoeddus

Y ffotograff ar y chwith: Ailddatblygiad Gorsaf Stryd Fawr Abertawe

- Cefnogaeth ariannol y sector cyhoeddus i wella cysylltedd – mae hyn wedi gostwng yn sylweddol yn ystod oes y CTRh ac mae'n annhebygol o wella yn y dyfodol agos. Fe fydd angen cydweithio mwy gwreiddiol gydag amrywiaeth o asiantaethau cyhoeddus, preifat a thrydydd sector i sicrhau bod modd gwella cysylltedd a bod adfywio economaidd yn gallu hybu Gwerth Ychwanegol Crynswth (GYC) y rhanbarth.
- Technolegau Newydd – gan gynnwys cerbydau trydan, hydrogen a heb yrrwr. Mae mwy o ddefnyddio cerbydau trydan (amcangyfrifon cyfredol yw bod rhyw 10,000 ohonynt wedi'u cofrestru yn y DU) ac fe sefydlwyd mannau gwefru cyhoeddus mewn mwy o ardaloedd. Mae pwysigrwydd grym trydanol yn debygol o gynyddu fel ffynhonnell bŵer eilaidd. Pery ymchwil i geir hydrogen a heb yrrwr dau beth a allai arwain at newid sylweddol mewn cysylltedd a swyddogaeth a ffurf ein rhwydweithiau trafnidiaeth.
- Siopa ar-lein – Mae mwy a mwy o bobl yn dewis siopa ar-lein a gallai hyn ddod â manteision ac anfanteision. Fe all roi gwir ddewis o ran ansawdd a phris i'r rhai heb gludiant preifat ar gael iddynt. Fodd bynnag, gall hefyd

arwain at fwy o amser rhydd i'w ddefnyddio at ddibenion hamdden neu gymdeithasol sydd hefyd yn cynnwys teithio. Gallai hyn beri cynnydd mewn cerbydau cyflenwi bach a chymedrol ar y rhwydwaith ffyrdd.

- Costau tanwydd – sydd wedi dangos ansadrwydd byrdymor a chynnydd tymor hwy mewn perthynas ag incymau. Gall polisïau trethu'r dyfodol, disbyddu ffynhonnau olew neu ragor o aflonyddwch mewn cenhedloedd sy'n cynhyrchu olew waethygu hyn. Gallai hyn ysgogi newid dull teithio sylweddol tuag at gludiant cyhoeddus, cerdded a beicio neu rannu ceir.
- Ad-drefnu Gwasanaethau Gofal Iechyd – mae mwy a mwy o arbenigo a chynnal safonau clinigol uchel yn arwain at grynhoi gwasanaethau penodol mewn llai o fannau. Gall hyn beri bod rhai o drigolion mwyaf diamddiffyn y rhanbarth yn gorfod teithio mwy. Bydd angen i'r cydweithredu cyfredol ar draws ffiniau'r sectorau cyhoeddus sy'n dechrau dwyn ffrwyth barhau a dwysáu er mwyn sicrhau bod yr angen am hygyrchedd yn drech na rhwystrau cyfundrefnol, gweithredol ac ariannol.
- Cau ysgolion llai a chreu ysgolion newydd mwy – fel gyda gofal iechyd, mae symudiad oddi wrth ysgolion cymunedol bach tuag at ysgolion dalgylch cyfunol mwy lle mae mwy o arbenigedd a medrusrwydd ar gael. Mae hyn yn golygu bod disgyblion yn gorfod teithio ymhellach gan effeithio ar gyfran y disgyblion sy'n cerdded a beicio i'r ysgol a darparu cludiant ysgol am ddim.
- Trefniadau gweithio hyblyg newydd – fel gweithio gartref neu o bell sy'n gallu lleihau galwadau awr frig am le ar y ffordd a mannau parcio.
- Ad-drefnu llywodraeth leol – bydd creu llai o awdurdodau lleol mwy, naill ai'n unol â Chomisiwn Williams neu ar ffurf ddiwygiedig, yn creu gwahanol fframweithiau polisi ac ariannol yn y 5-6 blynedd nesaf. Bydd yn hollbwysig sicrhau na fydd momentwm ar gyflawni gwell cysylltedd yn cael ei golli yn ystod cyfnod y newid.
- Trydaneiddio prif reilffordd y Great Western i Abertawe – gallai hyn beri twf cryfach fyth mewn teithio ar y trên yn y rhanbarth. Os caiff hyn ei gyfuno gyda masnachfraint uchelgeisiol Cymru a'r Gororau o 2018 ymlaen, gallai hygyrchedd teithio'n lleol a phellach ar y trên gynyddu'n gyflym i'r dwyrain, i'r gorllewin ac i'r gogledd o Abertawe.



Y ffotograff uchod: Gorsaf Feiciau Hwlffordd

- Cynnydd mewn beicio – mae tuedd eisoes tuag at fwy o feicio ar gyfer teithiau byr a chymedrol – dylai'r gwelliannau i lwybrau a chyfleusterau a gwell hyrwyddo teithio cynaliadwy fydd yn cael eu cyflawni fel rhan o'r DTLl

gynorthwyo a hybu cynnydd pellach. Dylai'r gofyniad i ddarparu cyfleusterau ar gyfer cerddwyr a beicwyr fel rhan o unrhyw ffyrdd newydd hefyd ddechrau'r broses o gynnwys dewisiadau trafnidiaeth cynaliadwy.

1.26 <u>Tueddiadau a heriau tymor hwy</u>

Bydd angen ystyried newidiadau tymor hwy mewn demograffeg, yr economi a thechnoleg a chynllunio ar eu cyfer yn ystod y 5-10 mlynedd nesaf ac fe all fod newidiadau cyfundrefnol eraill yn sut fydd gwasanaethau a chyfleusterau ar gael gan effeithio ar y galw am deithio yn y dyfodol.

Y ffotograff uchod: Bwcabus yn rhoi mynediad i gymunedau gwledig

2.0 ADRAN 2 – MATERION, CYFLEOEDD AC YMYRIADAU

Mae Adran 2 yn cyflwyno Strategaeth Hirdymor y CTLl gan gynnwys:

- Polisïau cysylltedd y CTLl
- Matrics o faterion, canlyniadau i'w dymuno, ymyriadau sylweddol a chynigion cynlluniau cyffredinol
- Uchelgeisiau rheilffyrdd, cefnffyrdd, cyllid, môr ac awyr

2.1 Strategaeth Hirdymor

Adeiladodd y CTRh o'r ffynonellau data a chyfranogiad rhanddeiliaid i strategaeth hirdymor a luniwyd i wella cysylltedd a chyflawni'r weledigaeth ac amcanion hyd at 2025. Adolygwyd y strategaeth, mae'n aros yn ymateb cydlynol i flaenoriaethau CTC a SAERh a dygwyd ymlaen i'r CTLl. Y strategaeth honno yw:

- Gwella cysylltiadau ffordd a rheilffordd strategol rhwng dwyrain a gorllewin
- Gwella cysylltiadau rhwng anheddau allweddol a safleoedd cyflogaeth strategol
- Gwella effeithlonrwydd y briffordd
- Gwella cyfannu defnydd tir a chynllunio trafnidiaeth
- Hyrwyddo cyfannu
- Gwella tramwyfeydd bysiau strategol
- Gwella diogelwch trafnidiaeth
- Rhoi mwy a gwell gwybodaeth

2.2 Mae'r strategaeth yn cydnabod natur amrywiol De-orllewin Cymru ac fe'i seiliwyd ar bedair agwedd benodol at ddatblygu gwell cysylltedd yng nghyd-destun SAERh Dinas-ranbarth Bae Abertawe fel a ganlyn:

- Canol Dinas Abertawe
- Tramwyfeydd strategol
- Anheddau allweddol a'u cefnwledydd
- Ardaloedd gwledig

2.3 Mae gan bob un o'r ardaloedd hyn lawer i gyfrannu at economi cryf a chynyddol a bydd pob un yn elwa ar wahanol ymatebion i gysylltedd gwael, o fewn fframwaith y strategaeth hirdymor.

Y ffotograff uchod: Gorsaf Tre-Gŵyr ar ôl ei hailddatblygu.

2.4 Polisïau

Ailganolbwyntiwyd a ddiweddarwyd y polisïau ar gyfer y CTLl fel sydd i'w weld isod. Y polisïau am ranbarth gyda gwell cysylltiadau yn unol â'r SAERh yw:

Gwella mynediad rhwng anheddau a safleoedd allweddol – bydd partneriaid y Ddinas-ranbarth yn gwneud y canlynol:

- Polisi KS1 – gweithio'n gydweithredol i ddatblygu gwell gwasanaethau cludiant cyhoeddus, er mwyn cysylltu anheddau allweddol a'u cefnwledydd gyda thramwyfeydd strategol a safleoedd cyflogaeth
- Polisi KS2 – ceisio gwella dibynadwyedd amser teithio rhwng anheddau allweddol a safleoedd cyflogaeth strategol a lleol
- Polisi KS3 - gwella cysylltiadau cerdded a beicio o fewn a rhwng anheddau allweddol, fel rhan o gyflawni Cynllun Gweithredu DTLl

Gwella Cysylltedd Rhyngwladol – bydd partneriaid y Ddinas-ranbarth yn gwneud y canlynol:

- Polisi IC1 – gweithio gyda Llywodraeth Cymru trwy raglen yr CTC i wella'r RhTE a'r rhwydwaith Cefnffyrdd i hwyluso dibynadwyedd amser teithio a chefnogi adfywiad economaidd y rhanbarth
- Polisi IC2 – gweithio gyda Llywodraeth Cymru i geisio cael gwelliannau parhaol i'r rhwydwaith rheilffyrdd yn Ne-orllewin Cymru a thu hwnt i hwyluso mewnfuddsoddi a chefnogi newid dulliau teithio
- Polisi IC3 – gweithio'n gydweithredol i hwyluso symudiad pobl a nwyddau mwy dibynadwy, effeithiol a chynaliadwy i, o a thrwy ein porthladdoedd a gwella mynediad i'n porthladdoedd
- Polisi IC4 – gweithio gyda Llywodraeth Cymru ac eraill i gefnogi datblygu mynediad da i feysydd awyr rhanbarthol a chenedlaethol yn y DU, yn enwedig ar gludiant cyhoeddus

Cyfannu trafnidiaeth leol – bydd partneriaid y Ddinas-ranbarth yn gwneud y canlynol:

- Polisi IT1 – gwella cyfleusterau cyfnewid i leihau'r rhwystrau i deithiau aml-foddol
- Polisi IT2 – cefnogi ac annog datblygu a manteisio ar gyfleoedd tocynnau aml-foddol
- Polisi IT3 – gweithio gydag asiantaethau a sefydliadau i leihau rhwystrau i ymddygiad teithio mwy cynaliadwy a datblygu hysbysrwydd teithio cynaliadwy sy'n ateb gofynion DTLl ar hyrwyddo
- Polisi IT4 – gweithio gydag asiantaethau a sefydliadau sy'n darparu cludiant i sicrhau ei fod yn hygyrch i holl ddefnyddwyr a bod atebion arloesol yn cael eu datblygu ar gyfer yr ardaloedd hynny sydd heb fawr ddim cludiant cyhoeddus
- Polisi IT5 – cyfannu gwasanaethau coets hirbell, rhwydweithiau strategol a lleol i hyrwyddo mynediad cynaliadwy gan gynnwys i'r arfordir a chefn gwlad

ar gyfer ymwelwyr a thrigolion

Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol eraill sy'n deillio o drafnidiaeth – bydd partneriaid y Ddinas-ranbarth yn gwneud y canlynol:

- Polisi E1 – gweithio'n gydweithredol i sicrhau lleoli datblygiad newydd mewn mannau lle mae mynediad cynaliadwy. Ar gyfer tir a neilltuwyd eisoes bydd y pwyslais ar sicrhau dewisiadau ymarferol eraill yn lle gyrwyr yn unig mewn ceir fel rhan o'r broses ddatblygu ac i ateb gofynion DTLl

- Polisi E2 – hwyluso a hyrwyddo gwell gwasanaethau trên a bws, cerdded, beicio a rhannu ceir i hybu newid dulliau teithio a gwella ansawdd aer

- Polisi E3 – annog datblygu a manteisio ar gynllunio teithiau er mwyn lleihau gyrwyr yn unig yn cymudo mewn ceir

- Polisi E4 – hybu dosbarthu nwyddau'n fwy cynaliadwy trwy fynediad gwell at reilffyrdd, cyfleusterau cyfnewid rhwng dulliau teithio a phorthladdoedd a defnyddio mwy arnynt

Cynyddu diogelwch a sicrwydd – bydd partneriaid y Ddinas-ranbarth yn gwneud y canlynol:

- Polisi SS1 – ceisio lleihau nifer y dioddefwyr damweiniau ar y ffyrdd a gwrthdrawiadau trwy wella priffyrdd a rheoli traffig

- Polisi SS2 – gweithio'n gydweithredol i hyrwyddo diogelwch ac ymddygiad diogel gan holl ddefnyddwyr ffyrdd a rheilffyrdd

Mae'r cyswllt rhwng amcanion a pholisïau'r CTLl i'w weld yn Nhabl 1 isod:

Tabl 1 – cysylltiadau rhwng polisïau ac amcanion y CTLl

Polisi'r CTLl	Amcanion y CTLl					
	1	2	3	4	5	6
KS1	+++	++	++	++	+++	++
KS2	+++	++	++	++	++	+
KS3	+	+++	+++	++	+++	+
IC1	+++	++	+	N	-	+
IC2	+++	++	+	+	+	N
IC3	++	+	N	+	+	N
IC4	+++	+	--	+	+	N
IT1	++	+++	++	+++	++	++
IT2	++	++	++	+++	+++	+
IT3	+	+	+++	+	+++	+
IT4	+	+++	+	+	N	N
IT5	++	+++	+	+	++	+
E1	+	++	++	++	+++	+
E2	+	++	+++	+	+++	+
E3	++	++	++	N	++	++
E4	++	N	+	N	++	N
SS1	++	N	N	N	-	+++
SS2	++	N	N	N	N	+++

+++ = Cyfraniad cryf at amcanion y CTLl
++ = Cyfraniad
+ = Cyfraniad bach
N = Dim effaith ar amcanion y CTLl
- = Effaith negyddol bach ar amcanion y CTLl
-- = Effaith negyddol
--- = Effaith negyddol cryf

2.5 Matrics o Faterion, Cyfleoedd, Ymyriadau a Chanlyniadau
Yng nghanllawiau'r CTLl a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru, cynhwyswyd cyfres o 14 mater trafnidiaeth cyffredin. Mae'r materion hyn i gyd yn berthnasol i Dde-orllewin Cymru ac fe nodwyd naw mater ychwanegol hefyd trwy ymgynghori fel sydd i'w gweld yn Nhabl 2.

2.6 Mae Tabl 2 yn cymharu rhwystrau i hygyrchedd all godi gyda nifer o ymyriadau posibl a'r math o gynlluniau a fyddai'n rhoi sylw iddynt. Fel hyn mae'n rhoi ymateb rhesymegol cam wrth gam i rwystrau i gysylltedd da, gan gynnwys y canlynol:

- Beth yw'r broblem / mater?
- Pa dystiolaeth sydd yna o'r broblem?
- Beth yw'r allbwn / canlyniad sydd i'w dymuno?
- Sut ellid cyflawni hyn (ymyriadau sylweddol)?
- Pa gamau sydd eu hangen (pa fath o gynlluniau fyddai'n cyflawni'r newid)?

2.7 Caiff y cyfeir-rifau yn Nhabl 2 eu hesbonio yn Atodiad D i'r CTLl.

Y ffotograff uchod: Gweithredu system hysbysrwydd ar y pryd i deithwyr yn Johnston

Tabl 2 – Y Cyswllt rhwng Materion, Ymateb Strategol a Phrosiectau

Cyf:	Problem / Mater	Tystiolaeth	Canlyniad i'w ddymuno	Ymyriad sylweddol	Camau gofynnol
1, 4 ac 11	Fe all safleoedd cyflogaeth presennol ac arfaethedig allan o ganolfannau fod â gwasanaeth cludiant cyhoeddus gwael ac, felly, fe all pobl heb gludiant preifat ar gael iddynt gael eu cau allan o rai cyfleoedd swyddi a hyfforddiant. Mae rhai gyda cheir yn gorfod teithio ymhellach ac am fwy o amser i fanteisio ar gyfleoedd gwaith	• Mapiau rhwydweithiau bws a thrên • Hysbysu'r amserlen • Mynegrif amddifadedd lluosog • Data perchenogaeth ceir • Arolygon o geiswyr gwaith • Asesiadau cynllunio hygyrchedd • Ardaloedd twf cyflogaeth heb fod yn cyd-fynd ag ardaloedd cynnydd tai • Arolygon cyflogwyr a staff	Mynediad da at swyddi a hyfforddiant er mwyn hwyluso mwy o weithgarwch economaidd a chefnogi gweithlu fwyfwy medrus	1. Cydweithredu ar ddefnydd tir a chynllunio trafnidiaeth 2. Cyfyngu adeiladu ffyrdd newydd i gynorthwyo safleoedd buddsoddi strategol a'r rhain i gefnogi cludiant cyhoeddus a dulliau teithio llesol 3. Gweithio gyda sefydliadau sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector ar ddatblygu Cynlluniau Teithio 4. Gweithio gyda gweithredwyr cludiant cyhoeddus a Traveline Cymru i roi gwybodaeth am wasanaethau pan fo hynny'n ymarferol 5. Sicrhau bod unrhyw ymrwymiadau caniatâd cynllunio ar fynediad yn cael eu harolygu	• Gwasanaethau bws newydd / amlach • Llwybrau teithio llesol i'w cynnwys ar ddechrau datblygiad • Cynllunio teithiau fel rhan o gytundeb ar gyfer datblygiadau • Polisi hysbysrwydd cyson • Atebion arloesol i alwadau mynediad isel gan gynnwys cludiant cymunedol • Cyfannu gwasanaethau trên a bws i wasanaethu anheddau a mannau gwaith / hyfforddi'n well • Rhoi cyhoeddusrwydd i drefn Rhannu Ceir Gymru Gyfan
2	Mae cludiant cyhoeddus cyfyngedig ar nosweithiau a phenwythnosau'n arwain at anhawster manteisio ar y cyfleoedd ddaw drwy'r farchnad swyddi 24/7, 365	• Mapiau rhwydweithiau bws a thrên • Hysbysu'r amserlen • Tystiolaeth chwedlonol o fforymau Cynlluniau Teithio	Gwell mynediad at swyddi a hyfforddiant oddi allan i oriau gwaith arferol i hwyluso mwy o weithgarwch economaidd a chefnogi gweithlu fwyfwy medrus	1. Gweithio gyda sefydliadau sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector ar ddatblygu Cynlluniau Teithio 2. Gweithio gyda gweithredwyr cludiant cyhoeddus a Traveline Cymru i roi gwybodaeth am wasanaethau pan fo hynny'n ymarferol 3. Gweithio gyda phartneriaid i ddatblygu atebion arloesol i deithiau ar gyfer manteisio ar waith a hyfforddiant	• Atebion arloesol i alwadau mynediad isel gan gynnwys cludiant cymunedol • Polisi hysbysrwydd cyson • Datblygu Cynlluniau Teithio • Rhoi cyhoeddusrwydd i drefn Rhannu Ceir Gymru Gyfan
3	Mae mynediad cludiant cyhoeddus i safleoedd cyflogaeth yn gofyn cyfnewid a theithiau aml-weithredwr gan wneud teithiau'n ddrutach, yn fwy cymhleth ac yn llai deniadol	• Mapiau rhwydweithiau bws a thrên • Hysbysu'r amserlen • Ymateb defnyddwyr cludiant cyhoeddus	Gwell mynediad at swyddi a hyfforddiant oddi allan i oriau gwaith arferol i hwyluso mwy o weithgarwch economaidd a chefnogi gweithlu fwyfwy medrus ar gyfer pobl o gymunedau difreintiedig	1. Gweithio mewn partneriaeth i ddatblygu tocynnau cyfun 2. Gweithio gyda gweithredwyr cludiant cyhoeddus a Traveline Cymru i roi gwybodaeth a lleihau rhwystrau 3. Annog cyflogwyr i ddatblygu cynlluniau teithio	• Datblygu Cynlluniau Teithio • Trefniadau tocynnau cyfun • Cerdyn Teithio Cymru Gyfan • Polisi hysbysrwydd cyson • Gwasanaethau bws neu drên newydd / amlach • Atebion arloesol i alwadau mynediad isel • Rhoi cyhoeddusrwydd i drefn Rhannu Ceir Gymru Gyfan
5 a 9	Mae gan batrymau anheddiad gwasgaredig oblygiadau i hygyrchedd ac mae cludiant cyhoeddus ymarferol yn llai tebygol. Felly, mae mwy o ddibynnu ar y car preifat. Gall poblogaethau'n dirywio beri lleihau gwasanaethau bws lleol gan leihau mynediad at wasanaethau allweddol sy'n gallu arwain at ragor o ddiboblogi.	• Cymharu data cyfrifiadau o boblogaeth a thrwch • Data rhaniad dulliau teithio • Arolygon Patrymau Teithio yn y rhanbarth • Crebachiad y rhwydwaith cludiant cyhoeddus	Gwell mynediad i'r rhai mewn ardaloedd mwy gwledig at wasanaethau allweddol fel cyflogaeth, addysg, iechyd, cymdeithasol a hamdden. Trigolion iachach trwy gynyddu teithio llesol.	1. Cydweithredu ar ddefnydd tir a chynllunio trafnidiaeth 2. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid eraill ar bwerau i ganiatáu masnachfreinio rhwydweithiau yn y rhanbarth 3. Gweithio gyda phartneriaid ar atebion arloesol i alwadau mynediad isel am gludiant gan gynnwys cludiant cymunedol	• Atebion arloesol i alwadau mynediad isel. Cludiant Cymunedol / cynlluniau menter gymdeithasol • Rhoi cyhoeddusrwydd i drefn Rhannu Ceir Gymru Gyfan • Hybu dulliau teithio mwy cynaliadwy trwy isadeiledd cynaliadwy newydd / gwell

Cyf:	Problem / Mater	Tystiolaeth	Canlyniad i'w ddymuno	Ymyriad sylweddol	Camau gofynnol
6	Mae newidiadau yn lleoliad (a chanoli) gwasanaethau allweddol fel gofal iechyd yn debygol o gynyddu'r pellter y bydd defnyddwyr yn gorfod teithio a chynyddu dibyniaeth ar y car preifat. Gall hyn ynysu aelodau diamddiffyn cymunedau.	• Cynlluniau cyfuno'r GIG • Mapiau rhwydweithiau bws a thrên • Hysbysu'r amserlen • Tystiolaeth chwedlonol darparwyr cludiant cymunedol	Gwell mynediad at swyddi a hyfforddiant a chyfleusterau gofal iechyd trwy ddulliau teithio cyhoeddus a llesol gan wella iechyd a ffyniant.	1. Gweithio mewn partneriaeth â chyrff iechyd i sicrhau bod mynediad da'n rhan o newidiadau arfaethedig 2. Gweithio gyda phartneriaid ar atebion arloesol i alwadau isel am gludiant gan gynnwys cludiant cymunedol 3. Annog cyflogwyr i ddatblygu cynlluniau teithio	• Gwasanaethau bws newydd / amlach • Atebion arloesol i alwadau mynediad isel fel Cludiant Cymunedol • Rhoi cyhoeddusrwydd i Gynllun Rhannu Ceir Gymru Gyfan
7	Diffyg cludiant fforddiadwy i rai aelodau cymunedau. Gall hyn arwain at unigedd a iechyd a ffyniant yn dirywio	• Mapiau rhwydweithiau bws a thrên • Hysbysu'r amserlen • Tablau pris tocynnau cludiant cyhoeddus • Arolygon Patrymau Teithio yn y rhanbarth	Gwell mynediad at swyddi, hyfforddiant, gofal iechyd, gweithgareddau hamdden a chymdeithasol i'r rhai sy'n byw mewn cymunedau difreintiedig	1. Cyflwyno tocynnau mantais ar gyfer pobl ifanc neu ddi-waith sy'n teithio i geisio gwaith / hyfforddiant 2. Gweithio mewn partneriaeth i ddatblygu tocynnau cyfannol aml-foddol ac aml-weithredwr 3. Cyflwyno sefydlogrwydd tymor hwy yng nghefnogaeth y sector cyhoeddus i gludiant cyhoeddus fel y cymeradwywyd gan Grŵp Cynghori'r Gweinidogion ar Bolisi Bysiau	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar bosibilrwydd cardiau call hyfforddiant / gwaith ar gyfer pobl ifanc / di-waith • Trefniadau tocynnau cyfun ar draws bws a thrên a rhwng gweithredwyr • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar sicrhau dyraniadau cymorth cludiant cyhoeddus 3 neu 5 mlynedd • Hybu teithio llesol ar gyfer teithiau priodol
8 a 10	Mae cyfran uchel o deithiau cymudo'n llai na 5km y gellid eu gwneud drwy ddulliau teithio llesol neu drwy ddefnyddio cludiant cyhoeddus, gan gynyddu ymarferoldeb gwasanaethau bws lleol.	• Data teithio i'r gwaith a rhaniad dulliau teithio • Arolygon Patrymau Teithio yn y rhanbarth	Cynnydd mewn teithio llesol i gynorthwyo gwella iechyd a ffyniant ac i leihau tagfeydd a materion ansawdd aer	1. Cynllunio a datblygu mwy a gwell llwybrau cerdded a beicio i gynhyrchwyr traffig allweddol 2. Gweithio mewn partneriaeth i hyrwyddo manteision a'r cyfleusterau ar gyfer teithio llesol 3. Gweithio gyda chyflogwyr mwy i hybu cymudo mwy cynaliadwy	• Cynllunio, datblygu a chyflwyno llwybrau teithio llesol mewn cymunedau a rhyngddynt • Hybu mwy o isadeiledd teithio llesol fel parcio beiciau / storfeydd dillad awyr agored • Annog datblygu cynlluniau teithio mewn sefydliadau sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector
12	Mwy o dagfeydd ar y rhwydwaith priffyrdd strategol, amseroedd teithio cynyddol ac amser teithio llai dibynadwy at symud pobl a nwyddau.	• Tagu'r rhwydwaith priffyrdd strategol • Cyfran y teithiau mewn ceir • Arolygon dibynadwyedd amser teithio	Denu mwy o fewnfuddsoddi trwy rwydwaith ffyrdd strategol a dibynadwyedd amser teithio mwy effeithlon	1. Cynnal a chadw'r rhwydwaith strategol yn rhagweithiol a rheolaidd i leihau gwaith trwsio argyfwng 2. Gweithio gyda chyflogwyr mwy i hybu teithio llesol neu rannu ceir 3. Gwneud y defnydd gorau o adnoddau presennol trwy welliannau wedi'u targedu ar gyffyrdd allweddol a dolenni prysur	• Sicrhau diweddaru Cynlluniau Rheoli Asedau • Annog datblygu cynlluniau teithio yn sefydliadau mwy'r sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector • Datblygu gwell arwyddion ar lwybrau tagedig gyda chyngor ar deithio • Hybu rhannu ceir a safleoedd parcio a rhannu a pharcio a theithio • Gwneud gwelliannau dethol i gyffyrdd neu ddolenni er mwyn l leihau oediadau
13	Darpariaeth ar gyfer cerbydau nwyddau'n annigonol ar nifer o dramwyfeydd priffyrdd strategol allweddol	• Ymateb grwpiau defnyddwyr cludwyr nwyddau • Ymgynghori ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol • Adolygiad Strategaeth Nwyddau	Gwell mynediad nwyddau i leihau costau i fusnes a hybu mwy o fewnfuddsoddi yn y rhanbarth	1. Cydweithredu gyda Llywodraeth Cymru a ACDC i benderfynu bylchau hollbwysig yn y ddarpariaeth 2. Ystyried anghenion cerbydau nwyddau yn unrhyw ddatblygiad newydd neu newidiadau i gysylltiadau ffyrdd strategol presennol heblaw'r cefnffyrdd 3. Cefnogi Strategaeth Cludo Nwyddau	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gynllunio a datblygu gwelliannau i'r rhwydwaith cefnffyrdd ac yn enwedig mynediad at borthladdoedd a safleoedd datblygu strategol • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i wella cyfleusterau sy'n hwyluso teithiau nwyddau • Cyflawni mesurau priodol i gefnogi

Cyf:	Problem / Mater	Tystiolaeth	Canlyniad i'w ddymuno	Ymyriad sylweddol	Camau gofynnol
				Cymru	gweithrediad nwyddau fel rhan o unrhyw adeiladu o'r newydd • Sefydlu Gweithgor Nwyddau Rhanbarthol
14	Mae diffyg tocynnau hygyrch a diwnïad yn creu rhwystr i newid dulliau teithio ac yn cyfyngu gorwelion teithio yn enwedig i gymunedau mwy difreintiedig	• Ymateb grwpiau defnyddwyr	Gwell mynediad at gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant yn ogystal â lleoliadau gofal iechyd, cymdeithasol a hamdden	1. Gweithio mewn partneriaeth i ddatblygu dewisiadau tocynnau cyfun ar gludiant cyhoeddus	• Gweithio gyda gweithredwyr cludiant ar drefniadau tocynnau lleol / tramwyfa ar y cyd • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflwyno Cerdyn Teithio Cymru Gyfan
15	Mae cyfannu rhwng dulliau teithio a rhwng darparwyr cludiant yn dal yn wael mewn rhai achosion. Mae hyn yn rhwystro gwneud teithiau aml-foddol mwy cynaliadwy	• Ymateb ymgynghori ar y CTLl • Ymateb Grwpiau Defnyddwyr Cludiant Cyhoeddus • Arolygon Patrymau Teithio yn y rhanbarth	Lleihau nifer y gyrwyr yn unig mewn ceir a chynyddu teithio mwy llesol fel rhan o deithiau aml-foddol yn arwain at lai o dagfeydd a gwella iechyd a ffyniant	1. Sicrhau cyllid i wella cyfnewidfeydd cludiant er mwyn hwyluso teithiau aml-foddol 2. Gweithio gyda gweithredwyr trenau, bysiau a chludiant cymunedol i hybu gwell cysylltiadau teithiau ar gludiant cyhoeddus 3. Gweithio mewn partneriaeth i ddatblygu dewisiadau tocynnau cyfun ar gludiant cyhoeddus	• Cynllunio, datblygu a chyflwyno prosiectau cyfnewidfeydd • Sefydlu Grŵp Rhanbarthol i archwilio safonau cyfnewidfeydd • Gweithio gyda gweithredwyr cludiant ar drefniadau tocynnau lleol / tramwyfa ar y cyd a gwell cyfleusterau cyfnewid • Datblygu safleoedd Parcio a Rhannu • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gyflwyno Cerdyn Teithio Cymru Gyfan
16	Efallai nad yw gwelliannau technolegol i annog defnyddio cludiant cyhoeddus yn ymarferol mewn ardaloedd lle mae cwmpas band eang gwael. Gall costau'r dechnoleg fod ar ddefnyddwyr neu ddarparwyr.	• Ymateb ymgynghori ar y CTLl	Mynediad rhagorol at systemau TG ar gyfer y rhanbarth, yn rhoi atebion technolegol i hysbysrwydd a thocynnau fel rhwystrau i deithio	1. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau lledaenu band eang cyflym dros ben ar hyd a lled y rhanbarth 2. Annog gweithredwyr cludiant i ddarparu Di-Wi am ddim ar eu gwasanaethau	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar ledaenu band eang cyflym dros ben • Annog gweithredwyr trenau a bysiau i ymgorffori Di-Wi am ddim ar eu gwasanaethau
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.	• Ymateb o ddatblygiad y Strategaeth Rhwydwaith Rhanbarthol (13/14) • Ymateb ymgynghori ar y CTLl • Ymateb gweithredwyr i awdurdodau lleol	Mwy o hyder masnachol yn y sector cludiant cyhoeddus, yn arwain at fwy o ddatblygiadau newydd ac atebion cludiant cyhoeddus cynaliadwy	1. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau sefydlogrwydd tymor hwy yng nghefnogaeth y sector cyhoeddus i gludiant cyhoeddus 2. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru dros bwerau i ganiatáu masnachfreinio rhwydweithiau yn y rhanbarth neu sicrhau ffrydiau cyllid i ganiatáu sefydlu partneriaethau o safon	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar sicrhau dyraniadau cymorth cludiant cyhoeddus 3 neu 5 mlynedd fel y cymeradwywyd gan y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau pwerau angenrheidiol i gyflwyno newidiadau sylfaenol i weithrediad gwasanaethau bysiau yng Nghymru
18	Mae darparu gwybodaeth ynghylch cludiant cyhoeddus a dewisiadau teithio llesol yn dal yn wael mewn rhai achosion ac mae'n creu rhwystr i newid dulliau teithio	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl • Ymateb grwpiau defnyddwyr	Hysbysrwydd dosbarth cyntaf ar gael ar gludiant cyhoeddus a theithio llesol i roi gwir ddewis o ddulliau teithio ymarferol	1. Gweithio gyda gweithredwyr cludiant cyhoeddus a Traveline Cymru i roi gwybodaeth gywir o safon ar ffurfiau priodol 2. Gweithio mewn partneriaeth i hyrwyddo manteision a'r cyfleusterau ar gyfer teithio llesol 3. Hybu datblygiad Cynlluniau Teithio i dynnu sylw at ddewisiadau trafnidiaeth cynaliadwy 4. Hyrwyddo dewisiadau trafnidiaeth cynaliadwy fel rhan o ofynion yr DTLl	• Datblygu a gweithredu polisïau hysbysrwydd cyson ac o safon • Gweithio i hyrwyddo teithio mwy llesol fel rhan o gynllunio teithiau a hefyd fel rhan o gynlluniau ar gyfer gwelliannau adeileddol • Annog gweithredwyr bysiau a threnau i greu cyhoeddusrwydd ar y cyd ar gyfer tramwyfeydd priodol ac ati

Cyf:	Problem / Mater	Tystiolaeth	Canlyniad i'w ddymuno	Ymyriad sylweddol	Camau gofynnol
19	Gall buddsoddiad mawr y sector cyhoeddus mewn rhai prosiectau mwy golygu nad oes modd talu am welliannau sy'n arwyddocaol yn rhanbarthol	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl	Buddsoddiad mewn gwella hygyrchedd i fod ar gael ar gyfer cynlluniau trawsffurfiol yn genedlaethol, yn rhanbarthol ac yn lleol	1. Gweithio gyda phartneriaid i sicrhau bod manteision buddsoddiadau ar raddfa fawr yn gallu elwa'r rhanbarth trwy welliannau cysylltiedig i brif byrth y rhanbarth	• Datblygu a chael gwell pyrth i'r rhanbarth • Gweithio i sicrhau bod y rhwydweithiau rheilffyrdd a bysiau yn y rhanbarth yn gydlynol ac yn rhoi dewisiadau deniadol i ddefnyddwyr • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar fuddsoddiadau ar raddfa fawr yn y rhanbarth
20	Mae diffyg hyder mewn gallu cludo beiciau ar drenau a bysiau neu gael hyd i le i barcio beiciau ac mae'n annog beicwyr rhag gwneud teithiau byr neu gymedrol	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl • Ymateb arolygon defnyddwyr llwybrau	Mae newid tuag at ddulliau teithio mwy llesol, nid yn unig ar gyfer teithiau byr ond hefyd ar gyfer teithiau hwy sy'n cael eu gorffen ar gludiant cyhoeddus	1. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau bod y masnachfreintiau rheilffyrdd newydd yn cynnwys darparu ar gyfer cludo mwy o feiciau ar drenau a mwy i le i barcio beiciau mewn gorsafoedd 2. Pwyso ar weithredwyr bysiau i ddarparu rheseli beiciau ar wasanaethau / llwybrau priodol	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau bod masnachfreintiau rheilffyrdd newydd yn darparu cyfleusterau i gefnogi teithio llesol • Gweithio gyda gweithredwyr bysiau i benderfynu pa lwybrau craidd a ddylai / a allai gael lle i gadw beiciau
21	Diffyg mynediad neu gyfleusterau ar gyfer beiciau fel rhan o ddatblygiadau newydd	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl • Grwpiau defnyddwyr beiciau	Gall pobl sy'n mynd i'w gwaith, hyfforddiant, addysg a chyfleoedd iechyd, cymdeithasol a hamdden ddewis teithio llesol. Mae hyn yn gwella iechyd a ffyniant.	1. Gweithio gyda chydweithwyr cynllunio a rheoli datblygiad i sicrhau mynediad digonol a chyfleusterau ar gyfer beicio mewn datblygiadau newydd fel rhan o'r DTLl 2. Annog datblygwyr i gynnwys cynlluniau teithio ar gyfer datblygiadau priodol	• Gweithio mewn partneriaeth gyda chydweithwyr cynllunio ar geisiadau newydd i sicrhau Cynlluniau Teithio ystyrlon (ar gyfer datblygiadau mwy) a chyfleusterau teithio llesol i'w hariannu gan y datblygiad • Sicrhau arolygu ymrwymiadau a wnaed fel rhan o gytundebau cynllunio • Hyrwyddo teithio llesol a gwasanaethau bws a thrên priodol mewn datblygiadau newydd
22	Gall costau tanwydd cynyddol ac ansicrwydd ynghylch cyflenwad y dyfodol gynyddu'r rhwystr costau rhag defnyddio cludiant cyhoeddus	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl	Mae sefydlogrwydd costau tanwydd i weithredwyr cludiant cyhoeddus yn arwain at gynnig cludiant cyhoeddus sefydlog sy'n hybu newid dulliau teithio tuag at gludiant cyhoeddus	1. Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau sefydlogrwydd tymor hwy yng nghefnogaeth y sector cyhoeddus i gludiant cyhoeddus 2. Cefnogi datblygu gweithgorau i ystyried datblygiadau tanwydd amgen	• Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i gael dyraniadau 3 neu 5 mlynedd ar gyfer cymorth cludiant cyhoeddus • Gweithio mewn partneriaeth ar hyd a lled y rhanbarth i hyrwyddo rhannu ceir • Hyrwyddo datblygu a defnyddio cerbydau tanwydd amgen a darparu isadeiledd priodol
23	Gall pryderon ynghylch diogelwch ar y ffyrdd neu ddiogelwch personol annog rhag defnyddio cludiant cyhoeddus neu deithio llesol	• Ymateb i ymgynghori ar y CTLl • Arolygon Patrymau Teithio yn y rhanbarth • Tystiolaeth chwedlonol yr awdurdodau lleol	Pobl yn teimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio teithio llesol neu gludiant cyhoeddus	1. Gweithio mewn partneriaeth â swyddogion a sefydliadau diogelwch ar y ffyrdd a darparwyr cludiant i dynnu sylw at faterion allweddol a chanolbwyntio ar Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd a defnyddwyr clwyfadwy'r ffyrdd 2. Gweithio i sicrhau rhagor o fuddsoddi yn Heddlu Trafnidiaeth Prydain ar rwydwaith rheilffyrdd y rhanbarth	• Dal i weithio drwy addysg, hyfforddiant a mesurau cyhoeddusrwydd i wella ymwybyddiaeth o ddiogelwch ar y ffordd a hybu sgiliau defnyddio'r ffyrdd yn dda • Cynllunio a chyflawni gwelliannau wedi'u targedu ar fannau lle mae llawer o wrthdrawiadau • Sicrhau dylunio cyson i ymgorffori diogelwch • Gweithio gyda Llywodraeth Cymru i sicrhau rhagor o gymorth i Heddlu Trafnidiaeth Prydain

2.7 Nid oes modd i'r awdurdodau lleol yn y Ddinas-ranbarth ar eu pennau'u hunain gyflawni llawer o'r camau sydd eu hangen i roi sylw i'r materion, oherwydd y canlynol:

- Maent yn gysylltiedig â gwariant cyllidol ac mai'r CTLl yw'r fframwaith ar gyfer cynigion am ariannu drwy gyfalaf.
- Maent yn gysylltiedig â datblygu / gwella Cefnffyrdd. Cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru yw'r rhain trwy'r Asiantaethau Cefnffyrdd yn ôl blaenoriaethau'r CTC.
- Maent ynghylch gwella rhwydwaith / gwasanaethau rheilffyrdd, lle mae gan Lywodraeth San Steffan, Network Rail a Chwmnïau Trên swyddogaethau a chyfrifoldebau. Ni ddatganolwyd rheilffyrdd i Lywodraeth Cymru; Network Rail yw perchennog a gweithredwr yr ased a Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am bennu a dyfarnu masnachfreintiau gan gynnwys masnachfraint Cymru a'r Gororau. Ers 2006 mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn gyfrifol am reoli masnachfraint Cymru a'r Gororau.
- Maent ynghylch cyfrifoldebau eraill na ddatganolwyd i Gymru, fel porthladdoedd a llongau, trafnidiaeth awyr, deddfwriaeth diogelwch ar y ffyrdd a rheoliadau cludiant cyhoeddus.

2.8 Swyddogaeth Awdurdodau'r Ddinas-ranbarth o ran y gweithrediadau hyn yw dal i weithio fel partneriaid er mwyn sicrhau gwelliannau penodol sy'n cynorthwyo gwell cysylltedd yn y rhanbarth ac, felly, hwyluso cyflawni gweledigaeth ac amcanion y CTLl.

2.9 **Blaenoriaethau Rheilffyrdd**

Mae rheilffyrdd yn darparu cysylltiad hanfodol â'r Ddinas-ranbarth ac oddi mewn iddi a hefyd yn ffurfio rhan o'r RhTE yn ne Cymru. Mae'n hanfodol nid yn unig i gysylltedd Ewropeaidd ond hefyd ar gyfer sicrhau mewnfuddsoddiad, tyfu a chynnal economi hyfyw a mentergar a hyrwyddo newid dulliau teithio o ran teithiau cymedrol a phellach.

2.10 Uchelgeisiau pum mlynedd y CTLl ar gyfer rheilffyrdd yw'r canlynol:

- Gwella gwasanaethau trên mewnol ac allanol y rhanbarth gan gynnwys gwasanaethau sy'n cysylltu'r prif lifau rhwng dwyrain a gorllewin a hefyd y dramwyfa rhwng gogledd a de
- Gwell mynediad ar y trên ac i gyrraedd y trên
- Diogelu gwasanaethau trên yn y rhanbarth at y dyfodol

2.11 **Blaenoriaethau Cefnffyrdd**

Cefnffyrdd sy'n darparu'r prif dramwyfeydd y bydd pobl a nwyddau'n eu defnyddio i symud o gwmpas y Ddinas-ranbarth ac maent yn ffurfio rhan o'r RhTE yn Ne Cymru. Hwy yw enaid y rhanbarth ac maent yn hanfodol i gysylltu, cynnal a thyfu economïau lleol a rhanbarthol. Mae cefnffyrdd hefyd yn creu cysylltedd cenedlaethol a rhyngwladol ac yn cynnal cysylltiadau cludiant cyhoeddus seiliedig ar ffyrdd gyda chymunedau, anheddau a chyfleusterau cyflogaeth, hyfforddiant, gofal iechyd a hamdden.

2.12 Pum uchelgais y CTLl ar gyfer Cefnffyrdd yw'r canlynol:

- Cwblhau ymrwymiadau presennol sydd yn y CTC
- Blaenoriaethau rhanbarthol er gwella sy'n ychwanegu gwerth at brosiectau'r CTLl, yn enwedig y rhai sy'n cysylltu â safleoedd datblygu

strategol
- Ymrwymiadau cydweithio, yn enwedig ond heb fod yn gyfyngedig i, gyrraedd targedau'r Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd a gofynion DTLl
- Uchelgeisiau troi'n Gefnffyrdd

2.13 **Blaenoriaethau Cyllid**
Mae ariannu trwy gyllid yn hanfodol i gael y cysylltedd mwyaf yn y Ddinas-ranbarth. Mae ariannu trwy gyllid yn galluogi cadw safon cynnal a chadw ffyrdd, llwybrau beicio a cherdded a chyfnewidfeydd cludiant cyhoeddus. Mae'n cefnogi cysylltiadau bws neu gludiant cymunedol hanfodol lle nad oes ateb masnachol ymarferol yn bod yn enwedig yng nghefn gwlad (er nad yw'n gyfyngedig i hynny). Mae'r rhanbarth yn ategu argymhellion y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau mewn cysylltiad â chymorth cyllid a sefydlogrwydd cludiant cyhoeddus a chymunedol.

2.14 Uchelgeisiau'r CTLl o ran ariannu trwy gyllid yw'r canlynol:
- Gwarchod a thyfu gwasanaethau cysylltedd presennol gan gynnwys rhwydwaith coetsis pellter maith Traws Cymru ac atebion cludiant cyhoeddus arloesol
- Datblygu gwasanaethau cludiant cymunedol pan fo hynny'n briodol i ateb galwadau pan fo llai o drwch defnydd
- Cefnogi newid ymddygiad
- Tynnu sylw at ddulliau teithio cynaliadwy

2.15 **Blaenoriaethau Môr ac Awyr**
Mae dulliau teithio môr ac awyr yn darparu pyrth hollbwysig rhwng y rhanbarth a'r DU, Ewrop a thu hwnt. Mae cryn allu heb ei gyffwrdd y byddai modd ei ddefnyddio i wella hygyrchedd pobl a nwyddau.

2.16 Uchelgeisiau'r CTLl o ran môr ac awyr yw'r canlynol:
- Defnyddio porthladdoedd a meysydd awyr presennol y rhanbarth i'r eithaf
- Gwella hygyrchedd porthladdoedd a meysydd awyr
- Cydweithredu ar welliannau posibl i gysylltedd a chefnogi mynediad aml-foddol ar gyfer nwyddau a phobl

Y ffotograff ar y chwith: Sefydliadau De-orllewin Cymru'n derbyn eu Gwobrau Cynlluniau Teithio

2.17 **Crynodeb**
Mae cyflawni blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer gweithredu a chefnogi gweledigaeth y Ddinas-ranbarth yn ymwneud gymaint â blaenoriaethau rheilffyrdd, cefnffyrdd a chyllid ag â rhaglen y CTLl. Daw'r canlyniadau gorau drwy agwedd gyfannol at welliannau a chreu cyfres o newidiadau sylweddol mewn hygyrchedd ar hyd a lled y rhanbarth. Bydd gweld bod y CTC a'r CTLl yn

cyd-fynd yn y rhanbarth a chanfod blaenoriaethau gweithredu ar y cyd yn cynorthwyo sicrhau'r newid sylweddol fydd yn gallu llwyddo a chreu cylch cynaliadwy o wella mynediad. Mae awdurdodau lleol y Ddinas-ranbarth yn edrych ymlaen at weithio gyda Llywodraeth Cymru ar yr holl faterion hyn.

3.0 ADRAN 3 – RHAGLEN Y CTLl 2015 – 2020

Mae Adran 3 yn rhoi manylion y rhaglenni gwaith a ddatblygwyd i roi sylw i rwystrau mynediad a chreu gwell cysylltedd â'r Ddinas-ranbarth. Mae'n cynnwys y canlynol:

- Rhaglen bum mlynedd y Ddinas-ranbarth
- Rhaglenni pum mlynedd yr awdurdodau lleol unigol yn ôl blaenoriaeth

3.1 Mae rhaglen y prosiectau am y pum mlynedd nesaf i'w gweld yn Nhablau 3 i 7 ar y tudalennau canlynol. Cloriannwyd a blaenoriaethwyd yr holl brosiectau arfaethedig fel sydd i'w weld yn Atodiad Dd i'r CTLl. Hefyd bu proses o "adolygiad" Grŵp Cydweithwyr o fewn ac ar draws y pedwar awdurdod i ddilysu ac ychwanegu gwerth at y broses asesu.

3.2 Caiff rhaglenni ar gyfer pob un o'r pedwar awdurdod lleol eu dangos ar wahân ond, o ran yr ychydig brosiectau sy'n flaenoriaethau'r Ddinas-ranbarth, sy'n cynnig cyfle i weddnewid mynediad o gwmpas De-orllewin Cymru a chefnogi safleoedd datblygu strategol mae rhaglen ar wahân i'w gweld yn Nhabl 3.

3.3 Nid dogfen gynnig yw'r CTLl. Mae'n cyflwyno'r amcanion, strategaeth a pholisïau at wella cysylltedd yn ardal y Ddinas-ranbarth ac mae hefyd yn cynnwys nifer o gynlluniau neu brosiectau fydd yn cynorthwyo cyflawni'r CTLl.

3.4 Fodd bynnag, nid oes esboniadau manwl o bob cynllun yn y CTLl. Bydd y manylder hwnnw mewn cynigion am Gyllid Trafnidiaeth Lleol i'w cyflwyno bob blwyddyn.

3.5 Bydd unrhyw gynlluniau neu brosiectau newydd sy'n codi yn ystod y cyfnod 2015 – 2020 yn cael eu hasesu gyferbyn ag amcanion y CTLl, yn cael eu blaenoriaethu trwy ddefnyddio'r fethodoleg a fabwysiadwyd ar gyfer cynlluniau cyfredol y CTLl ac yn amodol ar adolygiad grŵp cydweithwyr rhanbarthol cyn eu cynnwys yn y rhaglen.

Y ffotograff uchod: Symudedd beicio ar waith yn Sir Benfro

Tabl 3 – Prosiectau Cysylltedd Trawsffurfiol ar gyfer Dinas-ranbarth Bae Abertawe

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad o'r Cynllun	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Gwella Mynediad at Blackbridge	CSP	Gwelliannau mynediad newydd ar dir a môr i Borthladd Blackbridge er mwyn hwyluso datblygu'r ardal o fewn Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau. Wedi'i ddiogelu yng Nghynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Penfro (cyf. GN.39), bwriad y cynllun yw darparu llwybr o safon i Borthladd Blackbridge a gwella mynediad o'r môr i hwyluso datblygiad pellach a hyrwyddo adfywiad y cylch. Bydd y ffordd yn dechrau hanner ffordd ar hyd y B4325 rhwng Waterston a Blackbridge. Mae'r llinell yn mynd yn syth tua'r de am 430m. Yna mae'r ffordd yn troi tua'r gorllewin i derfynu yn safle blaenorol Depo Arfau'r Llynges Frenhinol (RNAD), Blackbridge. Byddai gan y ffordd arfaethedig 2 lôn 3.65m (cyfanswm 7.3m o led), gyda lleiniau caled 1m ac ymylon 2.5m. Mae'r llinell fertigol yn cynnwys hafn rhyw 16m o ddyfnder.	Rhanbarthol a Chenedlaethol	9,500	Cronfa Trafnidiaeth Lleol, Adran 106, Ardoll Seilwaith Cymunedol (ASC), CDRhE, Cyfalaf yr ALl
Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands	CSG	Priffordd sengl newydd o Heol y Llew Du at yr A476 i'r gogledd-ddwyrain o Gors-las gyda chyffyrdd â Heol y Llew Du a Heol Pen-y-groes / Heol Norton (gan greu posibilrwydd mynediad at safle datblygu Gwaith Brics Emlyn) gyda chloddwaith, draenio, goleuo, arwyddion ac ati cysylltiedig ynghyd â gwaith hwyluso a gwaith lliniaru amgylcheddol cysylltiedig. Bydd Cyfnod 2 o'r Ffordd Gyswllt Economaidd o Heol y Llew Du at yr A476 i'r gogledd-ddwyrain o Gors-las gan ffurfio mynediad uniongyrchol i SES Dwyrain Cross Hands o'r gogledd-ddwyrain a'r dwyrain yn hwyluso creu tua 1,000 o swyddi. Bydd yr ELR yn lliniaru tagfeydd ar yr A48 yng Nghylchfan Cross Hands sy'n rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (RhTE) yn ogystal â gwella diogelwch cyffordd "chweffordd" Gors-las. Dechrau yn 2015/16 yn amodol ar drefnau statudol ac arian. Byddai amcanion Nod Strategol 5 Strategaeth Economaidd Dinas-ranbarth Bae Abertawe yn cael eu cyflawni. Mae'n cyfrannu Hefyd at Uwchgynllun Dwyrain Cross Hands ac at gynlluniau busnes corfforaethol. Yn ychwanegol at yr uchod, bydd y cynllun hwn yn darparu dolen allweddol ar y rhwydwaith priffyrdd i Landeilo fel rhan o gefnffordd Abertawe i Fanceinion.	Rhanbarthol a Chenedlaethol	15,000	Cronfa Trafnidiaeth Lleol, Section 106, ASC, CDRhE, Cyfalaf yr ALl
Tramwyfa Ffordd Fabian	NPT a C&CoS	Mae hwn yn gynllun mawr gydag amryw elfennau at wella cysylltedd ar hyd y dramwyfa hon sy'n safle datblygu strategol. Bydd y cynllun cyflawn yn cyflawni canlyniadau Asesiad Trafnidiaeth Ffordd Fabian a ddatblygwyd gan Lywodraeth Cymru ac a ategwyd gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Castell Nedd Port Talbot a Dinas a Sir Abertawe. Bydd y cynlluniau'n cael eu cyflawni gam wrth gam wrth wireddu datblygiadau a'r disgwyl yw y byddai swm sylweddol o gyllid cyfatebol yn dod hefyd o gyfraniadau datblygwyr. Mae'r cynllun yn cynnwys: parcio a theithio; lonydd bysiau unswydd; gwelliannau i gyffyrdd; canolfannau cyfnewid; dolenni beicio a cherdded.	Rhanbarthol a Chenedlaethol	25,000	Cronfa Trafnidiaeth Lleol, Adran 106, ASC, CDRhE, Cyfalaf yr ALl

Tabl 4 – Cynlluniau Cyngor Sir Gâr 2015 – 2020

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Ffordd Gyswllt Gorllewin Caerfyrddin	Ffordd gyswllt newydd o ffordd ddeuol yr A40 (llwybr RhTE) i Ffordd y Coleg ger Parc Dewi Sant a Phrifysgol y Drindod Dewi Sant gan ganiatáu mynediad at safleoedd addysg a chyflogaeth yn ogystal â safle pencadlys newydd S4C. Bydd y Ffordd Gyswllt hefyd yn caniatáu datblygu cylchoedd preswyl newydd sylweddol yng ngorllewin Caerfyrddin fel y manylwyd yn y Cyfarwyddyd Datblygu yn ogystal â lliniaru tagfeydd ar gyffyrdd allweddol. Mae Cyfarwyddyd Datblygu Gorllewin Caerfyrddin, sy'n cynnwys y Ffordd Gyswllt fel elfen allweddol, yn y CDU cyfredol a'r CDLl newydd.	1	Rhanbarthol	7,500	Cronfa Trafnidiaeth Lleol (CTLl), Cyfraniadau datblygwyr, Corfforaethol
Seilwaith Adfywio Economaidd Rhydaman (Stryd y Gwynt / Lôn Tir-y-dail)	Trefniadau cyffyrdd / cylchu newydd i wella cysylltiad â'r M4 a Chwm Aman uchaf gyda llai o dagfeydd ar gyffordd allweddol (Stryd y Gwynt / Lôn Tir-y-dail). Amodol ar drefnau statudol gan gynnwys cymeradwyaeth Llywodraeth Cymru o ran gwelliannau i'r gyffordd a phosibilrwydd $cyllid i ddechrau yn 2015/16. Byddai amcanion Nod Strategol 5 Strategaeth Economaidd Dinas-ranbarth Bae Abertawe yn cael eu cyflawni yn ogystal â Phrif Gynllun Canol Tref Rhydaman a'r Cynllun Busnes Datblygu Economaidd.	2	Rhanbarthol	2,500	CTLl, CDRhE i'w archwilio
Tramwyfeydd a Chyfnewidfeydd Trafnidiaeth Strategol Sir Gâr	Parhad gwelliannau cyfredol i brif dramwyfeydd bysiau yn Sir Gâr gan gynnwys llochesau newydd, mynediad at fysiau llawr isel (gosod cyrbau), ac atebion Hysbysu Teithwyr seiliedig ar TGCh gan gynorthwyo mynediad at wasanaethau a chyflogaeth mewn prif ganolfannau yn Ninas-ranbarth Bae Abertawe. Dechrau yn 2015/16 Yn amodol ar gyllid. Gwelliannau i dramwyfeydd bysiau Caerfyrddin – Abertawe, Llandeilo – Rhydaman, Rhydaman – Abertawe, Rhydaman – Cross Hands (gan gynnwys cyfnewidfa newydd yn Cross Hands) a Llanelli – Cross Hands. Ateb seiliedig ar TGCh yn unig ar gyfer tramwyfeydd Caerfyrddin – Abertawe a Rhydaman – Abertawe i ddechrau. Hefyd yn cynnwys gwellai mynedfeydd gorsafoedd a gwaith gwella cyffredinol yng nghyffiniau gorsafoedd. Nid yw gwasanaethau gweithredol yn cael eu cynnwys. Gwella Gorsaf Llanelli'n rhoi gwell mynediad at wasanaethau trên ar reilffordd Caerfyrddin – Abertawe a Rheilffordd Calon Cymru ar gyfer safleoedd cyflogaeth posibl yn Ninas-ranbarth Bae Abertawe fel rhan o brosiect Ardal Twf ehangach Llanelli. Dechrau yn 2015/16 yn amodol ar gyllid a chymeradwyaeth angenrheidiol.	3	Rhanbarthol	3,500	CTLl, CDRhE , Corfforaethol
Cyfnod 2 Ffordd Ddosbarthu Rhydaman	Astudiaeth Ymarferoldeb ac arfarnu llwybr o ran: datblygu Cyfnod 2 Ffordd Ddosbarthu Rhydaman (Park Street – Pantyffynnon – Penybanc / Tŷ-croes) ynghyd ag astudiaethau cwmpasu dechreuol cysylltiedig â'r amgylchedd / ecoleg a chyflwr y tir. Bydd dewis 'Llwybr Dewisol' (ar ôl Ymgynghori â'r Cyhoedd) wedyn yn arwain at gyflwyno cais cynllunio. Mae Cyfnod 2 Ffordd Ddosbarthu Rhydaman (ADR2) ym '5 Uchaf' Gwelliannau Priffyrdd Strategol CSG a bydd yn cynorthwyo adfywiad economaidd ardaloedd ehangach Rhydaman a Chwm Aman (gan gynnwys Ardaloedd Menter Cross Hands) yn ogystal â lliniaru tagfeydd ar gyffyrdd allweddol bydd ADR2 yn gwireddu	4	Rhanbarthol	775 (ymarferoldeb a dylunio)	CTLl, Corfforaethol

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
	buddiannau ADR1 yn llawn.				
Cysylltiadau Cerdded a Beicio Sir Gâr, gan gynnwys: rhaglen gysylltiadau Llanelli, llwybrau dynodedig Caerfyrddin, rhaglen gysylltiad Rhydaman, Llwybr Beicio Cwm Aman, Rhaglen Llwybrau Teithio Llesol Strategol	Parhad datblygiad rhwydwaith cynhwysfawr o gysylltiadau cerdded a beicio fel Llwybr Beicio Cwm Aman, llwybrau cyflogaeth Sir Gâr a'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol i wella mynediad at gyflogaeth, addysg a gwasanaethau eraill yn ogystal â hybu twristiaeth a dulliau iach o fyw. Cadarnhawyd rhwymedigaeth statudol gysylltiedig â lonydd beicio ym Mesur Teithio Llesol Llywodraeth Cymru. Cynhwyswyd prosiectau yn y rhaglen ddechreuol a ystyriodd Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Cyd-fynd yn gryf ag Amcan 5 SERS. Hefyd y Strategaeth Dwristiaeth.	5	Lleol	2,350	CTLl
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	Mae hon yn rhaglen Sir gyfan sy'n cydnabod y ffaith bod gan Sir Gâr llifau traffig uchaf ond dau yng Nghymru a'r angen i roi sylw i ddiogelwch o gwmpas ysgolion, diogelwch ffyrdd gwledig, defnyddwyr ffyrdd diamddiffyn / mewn perygl	6	Lleol	1,500	CTLl
Mynediad yr A4138 i Lanelli'n ymgorffori Llanelli / M4 parcio / rhannu a theithio	Mae gan Sir Gâr y llifau traffig uchaf ond dau yng Nghymru gyfan ac mae'r A4138 yn llwybr strategol allweddol i anheddiad trefol mwyaf ond un De-orllewin Cymru. Mae materion diffyg lle a thagfeydd canlyniadol ar gyfnodau brig yn rhwystr i ddatgloi gallu economaidd Llanelli'n llawn fel Ardal Twf allweddol o fewn Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Byddai amcanion Nod Strategol 5 y Strategaeth Economaidd yn cael eu cyflawni. Astudiaeth Ymarferoldeb ddechreuol gysylltiedig â gwella mynediad a byrhau amseroedd teithio rhwng traffordd yr M4 a Lanelli ar hyd yr A4138, er enghraifft trefniant llif llanwol, yn ymgorffori astudiaeth gyfochrog i nodi posibilrwydd safle(oedd) ar gyfer cyfleusterau Parcio a Theithio neu Barcio a Rhannu yn ardal ehangach Llanelli. Dylunio ychwanegol a gweithredu dewisiadau ffafriedig o 2019/20 ymlaen.	7	Rhanbarthol	1,125	CTLl, cyfraniadau datblygwyr, Corfforaethol
Tramwyfa Drafnidiaeth Cwm Tywi	Lôn feicio gyda chysylltiadau ag atyniadau allweddol gan gynnwys trefi marchnad Caerfyrddin a Llandeilo, Amgueddfa Abergwili, Gardd Fotaneg Genedlaethol Cymru, Aberglasni, Parc Dinefwr, Castell Y Dryslwyn, Gelli Aur ac ysgol uwchradd newydd yn Ffairfach. Cysylltiadau posibl â Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, Canolfan Beicio Mynydd Brechfa a Rheilffordd Gwili. Gwell mynediad ar gyfer beicwyr a cherddwyr i atyniadau ymwelwyr a chyfleusterau addysgol allweddol ar hyd Cwm Tywi Isaf (Llandeilo – Caerfyrddin) yn ogystal â chreu atyniad ymwelwyr newydd a gwella mynediad cynaliadwy diogel rhwng anheddau ar hyd y llwybr gan gysylltu â gwell tramwyfeydd bysiau. Agwedd gam wrth gam at weithredu fel y nodwyd yn yr astudiaeth ymarferoldeb ddechreuol.	8	Lleol	3,100	CTLl, Corfforaethol, posibilrwydd cymorth ariannol yr UE
Bwcabus	Elfen gyfalafol o gyfran ychwanegol cysyniad Bwcabus cysylltiedig â'r isadeiledd gan gynnwys gwella safleoedd, systemau hysbysu, ac ati.	9	Rhanbarthol	850	CTLl, CDRhE
Cyfnewidfa Trafnidiaeth	Mae ardaloedd Station Road / Heol Copperworks yn Llanelli'n ganolbwynt	10	Rhanbarthol	1,000	CTLl, CDRhE,

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Cyfun Llanelli	allweddol cyfnewidfa drafnidiaeth rhwng nifer o ddulliau teithio gan gynnwys gorsaf drenau'r dref, prif lwybrau bysiau masnachol a chyfleuster parcio a theithio (rheilffordd). Yn anffodus mae'r ardal hon wedi dioddef o ran hygyrchedd a chyfleusterau islaw'r safon gan arwain at gynnig trafnidiaeth llai na boddhaol. Gwnaed nifer o astudiaethau'n edrych ar atebion i faterion cyfnewid, hygyrchedd, diogelwch a sicrwydd; byddai'r cynllun hwn yn dwyn ymlaen yr argymhellion a ddeilliodd o'r darnau hyn o waith.				Yr Adran Drafnidiaeth
Canolfannau Teithio Cynaliadwy	Mae'r cynllun hwn yn cynnwys lledaenu canlyniadau cadarnhaol rhaglen gyfalaf STC Tref Caerfyrddin a gyllidwyd gan Lywodraeth Cymru a gallai gynnwys seilwaith gwefru cerbydau trydan, targedu parthau cartrefi, gwella cyfnewidfeydd, rheseli beiciau, llwybrau teithio cynaliadwy'n canoli ar gyflogaeth.	11	Lleol	750	CTLl
Mynediad i Barc Gwledig Pen-bre	Cynllun yw hwn i ddisodli neu wella'r ffordd un lôn bresennol dros bont reilffordd sydd, ar hyn o bryd, yn gwasanaethu Parc Gwledig Pen-bre (PCP). Mae cynnig o bwys i ymestyn a manteisio ar allu economaidd PCP ac, er mwyn datgloi hyn, mae angen rhoi sylw i'r trefniadau cyrraedd a gadael presennol sydd islaw'r safon.	12	Lleol	250 (ymarferoldeb a dylunio)	CTLl, Corfforaethol

Tabl 5 – Cynlluniau Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell Nedd Port Talbot 2015 – 2020

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Cyfnewidfa Foddol Port Talbot	Darparu cyfleuster cyfnewid newydd rhwng bws a thrên ar bwys gorsaf drenau a ailadeiladwyd i roi gwell cyfleoedd teithio cyfannol.	1	Lleol	4,000	CTLl, Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid, CDRhE
Gwella tramwyfeydd bysiau yn y mannau canlynol: • Port Talbot i Abertawe • Margam i Bort Talbot • Port Talbot i Gastell-nedd • Castell-nedd i Abertawe ar hyd Ffordd Fabian	Gwelliannau i gyfleusterau, blaenori bysiau a hysbysrwydd ar dramwyfeydd bysiau strategol i roi gwell cysylltedd rhwng cymunedau, amwynderau a safleoedd cyflogaeth strategol.	2	Rhanbarthol	700	CTLl
Ailwampio Gorsaf Fysiau Port Talbot	Gwelliannau i hygyrchedd, cyfleusterau, delwedd a hysbysrwydd yng ngorsaf fysiau Port Talbot i ategu'r gyfnewidfa newydd ar Lower Station Road.	3	Rhanbarthol	1,000	CTLl, CDRhE
Gwelliannau i fynedfa cwrt blaen Gorsaf Castell-nedd	Gwelliannau i alluogi cyfannu cludiant cyhoeddus yn well a moderneiddio cyfleusterau. Mae'n ategu adfywio canol tref Castell-nedd.	4	Rhanbarthol	600	Network Rail (NSIP), CTLl
Tramwyfa blaenoriaeth i fysiau rhwng Parcffordd Port Talbot a Champws y Bae	Gwella tramwyfa blaenoriaeth i fysiau er mwyn byrhau amser teithio ar y ffordd rhwng gorsaf Parcffordd Port Talbot a champws newydd y brifysgol ar Ffordd Fabian.	5	Rhanbarthol	150	CTLl
Parcffordd Port Talbot – Parcio a Theithio	Cwblhau parcio yng Ngorsaf Parcffordd Phort Talbot er mwyn gwneud y gorau o Barcio a Theithio.	5	Rhanbarthol	200	CTLl
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	Rhaglen sir gyfan i ledaenu parthau 20mya a rheoli traffig cysylltiedig o gwmpas ysgolion. Mae hefyd yn targedu'r cynlluniau diogelwch ar y ffyrdd ehangach gan gynnwys llwybrau cerdded a beicio mwy diogel, arafu traffig.	5	Lleol	5,000	CTLl, RSCG
Safle Parcio a Rhannu ar yr A48 ger cyffordd 38 yr M4	Darparu safle Parcio a Rhannu ar yr A48 ym Margam ar gyfer cymudwyr ar yr M4.	8	Rhanbarthol	60	CTLl
Adleoli gorsaf fysiau Canol Tref Castell-nedd	Darparu gorsaf fysiau'n nes at yr orsaf drenau a chanol y dref er mwyn cyfannu gweithrediad cludiant cyhoeddus. Mae'n ategu adfywio canol y dref Castell-nedd.	9	Lleol	6,000	CTLl, CDRhE
Llwybrau teithio llesol i ganol tref Port Talbot a safleoedd cyflogaeth strategol	Llwybrau beicio a cherddwr ym Mhort Talbot drefol a chysylltiadau â safleoedd cyflogaeth strategol e.e. Glannau'r Harbwr; gwelliannau i ddiogelwch a chyfannu ar gyfer cymudwyr, gan gynnwys arafu a rheoli traffig.	9	Lleol	200	Sustrans, CTLl
Y Briffordd Hydrogen	Darparu a datblygu gorsafoedd tanwydd hydrogen ar hyd tramwyfa'r M4 i ategu datblygiad cyfredol technoleg trafnidiaeth hydrogen cysylltiedig ag ymchwil a datblygiad yn y prifysgolion lleol.	9	Cenedlaethol	200	Prifysgolion, CDRhE and CTLl
Gwyriad Pont Cymer	Gwelliannau i hygyrchedd bysiau a cherbydau eraill i bentrefi Glyncorrwg ac anheddau'r cwm gan osgoi pont gyda chyfyngiad ar bwysau.	12	Lleol	1,000	CTLl, LGBI

Enw’r Cynllun	Disgrifiad o’r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Gwella tramwyfeydd blaenoriaeth i fysiau cysylltu’r cymoedd	Adolygu a gwella cysylltiadau bws rhwng ardaloedd difreintiedig a safleoedd cyflogaeth strategol; mewn cysylltiad â chludiant cymunedol.	13	Lleol	100	CTLl
Gwelliannau i hygyrchedd a hyrwyddo gorsafoedd Baglan a Llansawel	Cyfleusterau cyfnewid a chyfleusterau eraill yng ngorsafoedd Baglan a Llansawel i hybu eu defnyddio ar gyfer mynediad cyfannol at safle cyflogaeth Parc Ynni Baglan ac ysgol newydd Sandfields.	13	Lleol	200	Network Rail, CTLl
Ffordd Gyswllt Ddeheuol Coed D’Arcy	Cyswllt ffordd o Goed D’Arcy i Ffordd Fabian i gynorthwyo datblygiad economaidd ar Ffordd Fabian.	13	Rhanbarthol	1,000	Datblygwr
Mynediad i Landarsi o Gyffordd yr M4/A465	Galluogi datblygiad Coed D’Arcy	16	Rhanbarthol	15,000	Datblygwr, Llywodraeth Cymru
Gwelliannau i ffordd gyswllt Llansawel	Gwelliannau i lwybr diogel yn cysylltu ardal Llansawel, Parc Ynni Baglan ac ysgol newydd Sandfields (ail gyfnod) gan gynnwys llwybr teithio llesol diogel.	17	Lleol	250	CTLl
Llwybrau teithio llesol yng Nghastell-nedd	Gwelliannau i lwybrau cerdded a beicio yng nghanol tref Castell-nedd gan gynnwys mynediad i’r orsaf a gwelliannau i ddiogelwch cymudwyr.	17	Lleol	200	CTLl
Gwelliannau i safleoedd bysiau a chyfleusterau yng Nghastell-nedd	Gwelliannau i safleoedd bysiau dethol i gyrraedd safonau modern mynediad i’r anabl a darparu gwybodaeth.	19	Lleol	100	CTLl
Llwybr Beicio Cwm Aman	Cwblhau llwybr teithio llesol rhwng Brynaman a Chwmllynfell ar y cyd â Sir Gâr.	19	Rhanbarthol	800	Sustrans, CTLl
Llwybrau teithio llesol – Cwm Afan	Gwelliannau ychwanegol i Lwybr Cwm Afan o Bort Talbot.	19	Lleol	100	CTLl, CDRhE, Sustrans
Heilbronn Way, Port Talbot – gwella cynhwysedd	Gwelliannau cynhwysedd i’r cylchfannau ar Heilbronn Way rhwng yr A4241 Heol Cwmafan a Glannau’r Harbwr (PDR cyfnod 1C) ar gyfer datblygiad disgwyliedig.	22	Lleol	2,000	CTLl, CDRhE
Pont Gyswllt Ddeheuol, Castell-nedd	Newid berynnau i atal rhag gorfod cau’r ddolen gyswllt hanfodol hon rhwng yr A465 a Chastell-nedd.	22	Lleol	1,000	CTLl, LGBI
Ailwampio pont droed Milland Road a darparu rampiau mynediad	Mae’r ddolen gerdded bwysig hon rhwng maes parcio Milland Road, yr orsaf drenau a chanol y dref yn ddrud i’w chynnal ac mae’n dioddef problemau cymdeithasol / crwydrwr yn cysgu. Mae’n dibynnu ar fynediad drwy lifftiau, gan olygu gwyriad pell i bobl anabl pan nad yw’r lifftiau’n gweithio. Mae’r bont yn debygol o gael ei chodi ar gyfer trydaneiddio’r brif reilffordd a bydd unrhyw welliannau’n ymgorffori hyn.	24	Rhanbarthol	400	CTLl, LGBI
Adolygu rheoli traffig a goleuadau traffig yng Nghastell-nedd	Rheoli traffig yn well yng Nghastell-nedd i alluogi gweithredu bysiau a thraffig yn well; mae’n ategu adfywio canol y dref.	25	Lleol	100	CTLl

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Cyfleuster trosglwyddo nwyddau ym Mharc Ynni Baglan	Ailddefnyddio rheilffyrdd segur ym Mharc Ynni Baglan i gynyddu trosglwyddo nwyddau rhwng ffyrdd a rheilffyrdd.	25	Cenedlaethol	10,000	CTLl, CDRhE
Gwelliannau i gyffordd Heol Cimla / Eastland Road, Castell-nedd	Lliniaru tagfeydd sylweddol ar gyffordd yng Nghastell-nedd, ar hyn o bryd yn cyfyngu ar ddatblygiad economaidd ac yn tarfu ar wasanaethau bws.	27	Lleol	1,500	CTLl, Datblygwr
Newidiadau i lwybrau bysiau yng Nghastell-nedd	Adolygu gorchmynion traffig a mân welliannau i alluogi dibynadwyedd bysiau gwell yng Nghastell-nedd.	28	Lleol	50	CTLl
Heol Pen-y-wern / Cadoxton Road A474	Gwelliannau ffyrdd i liniaru tagfeydd a galluogi datblygiad.	28	Lleol	400	Datblygwr, CTLl
Llwybr beicio Camlas Castell-nedd	Lledu a ffurfioli llwybr halio camlas fel rhan o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.	30	Rhanbarthol	400	Sustrans, CTLl
Dolen gyswllt Pontardawe	Cysylltiad cerdded a beicio rhwng cymuned a man amwynder a chanol y dref yn cael eu gwahanu gan yr A474.	31	Lleol	500	CTLl

Tabl 6 – Cynlluniau Cyngor Sir Penfro 2015 – 2020

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd a llwybrau diogel mewn cymunedau	Rhaglen sir gyfan yn anelu at greu amgylcheddau mwy diogel i holl ddefnyddwyr ffyrdd trwy gyflwyno mesurau peirianyddol ac addysgol ynghyd â llwybrau diogel mewn cymunedau.	1	Lleol	4,500	Grant Diogelwch ar y Ffyrdd, Llwybrau Diogel, LIG
Gwella Mynediad Canol Tref Abergwaun gan gynnwys canolbwynt bysiau	Ffordd gyswllt i alluogi trefn unffordd a chanolbwynt bysiau yng nghanol Abergwaun. Bydd gwaith yn cynnwys darparu llwybrau troed a llwybrau defnydd a rennir, gwelliannau diogelwch a gwelliannau i isadeiledd cludiant cyhoeddus.	2	Lleol	1,500	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC
Prosiect Mynediad Cynaliadwy Tyddewi (Ffordd Glasfryn)	Lliniaru traffig yng nghanol Tyddewi trwy ledu i ddwy lôn Ffordd Glasfryn bresennol gan ffurfio ffordd osgoi. Bydd hyn yn rhoi cyfle i wella diogelwch cerddwyr a hygyrchedd beicio yn Nhyddewi.	3	Lleol	950	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC
Llwybr Strategol y De	Gwella'r dramwyfa rhwng Mynegbost Nash a'r Safle Ynni – cwblhau llwybr gyda Ffordd Gyswllt Maidenwells, a gwelliannau Greenhill / Glenside	3	Lleol	3,100	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC
Uwchgynllun Hwlffordd (yn cynnwys Ansawdd Aer a Mynediad Cynaliadwy)	Gwelliannau i gysylltedd canol y dref gan gynnwys llwybrau bysiau a Llwybr defnydd a rennir fel rhan o'r Uwchgynllun Hwlffordd er mwyn gwella rhwydwaith trafnidiaeth prif dref y sir i hwyluso datblygiad economaidd.	5	Lleol	4,500	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC LGBI
Cynlluniau Deddf Teithio Llesol	Cynlluniau i'w datblygu trwy'r broses ymgynghori yn Abergwaun ac Wdig, Hwlffordd, Arberth, Johnston, Aberdaugleddau, Neyland, Penfro, Doc Penfro, Dinbych-y-pysgod, Saundersfoot a Llandudoch (mewn partneriaeth â Cheredigion).	5	Lleol	2,500	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC Llwybrau Diogel
Cyswllt Llwybr Defnydd a Rennir (LlDRh) y Gogledd-orllewin â Hwlffordd	Cwblhau adrannau coll LlDRh sy'n cysylltu'r dref â chymunedau i'r gogledd-orllewin, h.y. Pont Pelcomb i Pelcomb Cross, a Simpsons Cross i'r Garn.	**7**	Lleol	300	CTLI, Corfforaethol, Llwybrau Diogel (Y Garn)
Cwblhau llwybr beicio (gan gynnwys Llwybr Defnydd a Rennir) o Aberdaugleddau i Johnston ac i Lanisan-yn-Rhos / Dale – a ddynodwyd fel darpar RhBC 449	Bydd yn darparu adrannau terfynol llwybr beicio diogel o Aberdaugleddau i Hwlffordd ac o Aberdaugleddau i Lanisan-yn-Rhos trwy Hebrandston. Bydd y ddolen orllewinol yn gofyn croesfan o Sandy Haven ger Middlekilns a defnyddio lonydd tawel.	**7**	Cenedlaethol	1,500	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC, Cefnffordd
Llwybr Beicio Hwlffordd i Arberth	Llwybr diogel cerdded yn beicio rhwng y trefi ac yn cysylltu â'r RhBC, Llwybr Sir Benfro a Bluestone Centre	7	Rhanbarthol	375	CTLI, Corfforaethol, Adran 106, ASC, Cefnffordd
Llwybr Defnydd a Rennir Abergwaun i Lanychâr	Llwybr di-draffig hygyrch i gadeiriau olwyn ar gyfer RhBC 47 ac 82 gan osgoi llwybr serth iawn ar y ffordd.	7	Cenedlaethol	450	CTLI, Corfforaethol
Llwybr Defnydd a Rennir Llanychâr i Bont Cilrhedyn	Llwybr di-draffig hygyrch i gadeiriau olwyn ar gyfer RhBC 82 gan osgoi llwybr serth iawn ar y ffordd.	7	Cenedlaethol	300	CTLI, Corfforaethol
Llwybr Defnydd a Rennir Trefdraeth i Gastell Henllys	Rhan o RhBC82 yn cysylltu hefyd â Llwyngwair, Nanhyfer a Felindre Farchog gan osgoi'r gefnffordd.	7	Cenedlaethol	350	LlG, Corfforaethol, Cefnffordd

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Llwybr Defnydd a Rennir Abergwaun i Dreletert (Cyfnod 2)	Ymestyn Cyfnod 1 a orffennwyd ochr yn ochr â TRA40 wrth gwblhau Cyfnod 3 yn y dyfodol. Yna byddai'n ffurfio rhan o RhBC 449 gyda chyswllt â RhBC 4, 47 ac 82 ar y pen gogleddol. Cyfle i ryngwynebu gyda rheilffordd flaenorol y gellid ei dynodi fel RhBC 47 o'i datblygu.	7	Cenedlaethol	205	LlG, Cefnffordd
Llwybr Defnydd a Rennir Doc Penfro i Milton	Ymestyn cynllun a orffennwyd yn rhannol ar hyd TRA477 gyda chyswllt â RhBC 4 ar y pen gorllewinol a chyswllt â Llwybr Defnydd a Rennir cymunedol presennol ar y pen dwyreiniol. Yn cynnwys newidiadau / croesfannau Llwybr Defnydd a Rennir ger cylchfan Waterloo.	7	Rhanbarthol	525	LlG, Cefnffordd
Gwelliannau i Dramwyfa Fysiau Strategol Sir Benfro	Gwelliannau i seilwaith safleoedd bws ar lwybrau tramwyfa fysiau allweddol, gan gynnwys llwybr newydd Traws Cymru o Hwlffordd i Aberystwyth, i wella cysylltedd a hygyrchedd rhwng prif anheddau'r Sir. Gwelliannau i gynnwys uwchraddio safleoedd bysiau, llochesau bysiau newydd a rhoi hysbysrwydd ar y pryd lle bo hynny'n ymarferol.	15	Rhanbarthol	170	CTLl, Corfforaethol, Adran 106, ASC
Cynllun Adfywio Cymuned Penfro – Rheoli Traffig ac Ansawdd Aer	Rheoli traffig yn well i gynorthwyo llif, lleihau tagfeydd, a gwella ansawdd aer yng nghanol tref Penfro.	15	Lleol	450	CTLl, Corfforaethol
Cyfnewidfa Cludiant Cyhoeddus Doc Penfro	Cyfnewidfa cludiant cyhoeddus ar bwys gorsaf drenau Doc Penfro i gynnwys gwell cysylltiadau cerdded a defnydd a rennir â Chanol Tref Doc Penfro a'r Parc Manwerthu. Mae'r cynllun yn barod i'w ddechrau gyda Chaniatâd Cynllunio eisoes.	17	Rhanbarthol	1,300	CTLl, Corfforaethol
Gwella hygyrchedd gorsafoedd trên	Gwelliannau hygyrchedd cerdded, beicio a chludiant cyhoeddus i orsafoedd trenau'r sir i ategu'r cynnydd mewn defnydd.	18	Rhanbarthol	400	CTLl, Corfforaethol
Datblygiad Harbwr Abergwaun	Gwelliannau i seilwaith trafnidiaeth a mynediad ar y môr i gefnogi adfywio Harbwr Abergwaun a gwella cysylltiadau â'r rhwydwaith RhTE_T (TEN_T), Iwerddon a gweddill Ewrop.	19	Rhanbarthol	10,000	CTLl, Corfforaethol, Adran 106, ASC, Sector Preifast
Ehangu Maes Awyr Hwlffordd	Ymestyn y rhedfa a gwella cyfleusterau i gefnogi adfywio fel rhan o Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau.	20	Cenedlaethol	2,100	CTLl, Corfforaethol, Sector Preifast
Cyfnewidfa Cludiant Cyhoeddus Aberdaugleddau	Gwell mynediad at gyfnewidfa bysiau a threnau Aberdaugleddau gan gynnwys gwell cysylltiadau cerddwr a defnydd a rennir o gwmpas Parc Manwerthu Havens Head.	21	Rhanbarthol	4,300	CTLl, Corfforaethol
Prosiect Mynediad Cynaliadwy Dinbych-y-pysgod	Gwella mynediad cynaliadwy yn y dref ac o'i hamgylch gan gynnwys datblygiadau pellach i'r cynllun parcio a theithio a'r parth cerddwyr.	22	Lleol	1,800	CTLl, Corfforaethol
Gwelliant Pont Newhouse ar yr A4075	Mae Pont Newhouse yn union i'r gogledd o gylchfan Bluestone. Mae'r cynllun adlinio bychan hwn yn cael ei ystyried yn ddewisol nid yn unig i wella gwelededd ond hefyd i roi lle i gyfleuster ar gyfer cerddwyr a beicwyr gan elwa pobl leol ac ymwelwyr â'r cylch.	23	Lleol	350	CTLl, Corfforaethol
Ffordd Osgoi Waterston	Ffordd osgoi pentref Waterston i ddarparu a gwella cysylltedd priffordd rhwng Rhwydwaith Cefnffyrdd yr A40/A4076 ar hyd yr A477 i ardaloedd adfywio yn	24	Rhanbarthol	10,500	CTLl, Corfforaethol Adran 106, ASC

Enw’r Cynllun	Disgrifiad o’r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
	Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau (y lan ogleddol).				

Tabl 7 – Cynlluniau Dinas a Sir Abertawe 2015 – 2020

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
Prosiect Canol y Ddinas • Rhwydwaith Beicio Canol y Ddinas	Cynllun fydd yn creu rhwydwaith rhydd o draffig oddi ar y ffordd ar gyfer beicwyr yng Nghanol Dinas Abertawe. Mae disgwyl cyflawni'r cynllun gam wrth gam a bydd yn ategu cynigion ailddatblygu ac adfywio canol y ddinas.	1	Lleol	700	CTLl, S278, CDRhE, Corfforaethol
• Menter Cludiant Cyhoeddus Kingsway	Ad-drefnu Kingsway i ar gyfer isadeiledd cludiant cyhoeddus.	11	Lleol	10,000	CTLl, Corfforaethol
• Pecyn Ansawdd Aer	Cyfres o fesurau rheoli traffig i wella ansawdd aer yng nghanol y ddinas.	17	Lleol	1,000	CTLl, Corfforaethol
• Gwelliannau Cludiant Cyhoeddus i Ganolfannau Cyflogaeth	Pecyn o welliannau cludiant cyhoeddus i wella cysylltedd gwasanaethau cludiant cyhoeddus i safleoedd cyflogaeth yng nghanol y ddinas.	12	Lleol	2,000	CTLl, Corfforaethol
Ffordd Ddosbarthu'r Morfa	Llwybr newydd prifwythiennol yn cysylltu'r A4067 Ffordd Castell-nedd â chanol y ddinas. Bydd gan y ffordd 1.4km bedair prif swyddogaeth: gwella dibynadwyedd amser teithio i mewn i'r ddinas ac allan ohoni, gwella ansawdd aer yn ARhAA yr Hafod trwy symud traffig i'r llwybr newydd, agor tir i'w ddatblygu a hyrwyddo adeiladu nifer o lwybrau cerdded a beicio newydd.	2	Rhanbarthol	5,000	CTLl, S106, Ardoll Seilwaith Cymunedol (ASC), Corfforaethol
Tramwyfa Fysiau Caerfyrddin i Abertawe	Cyfres o welliannau ar y llwybr bysiau rhwng Caerfyrddin ac Abertawe fydd yn hyrwyddo dibynadwyedd amser teithio, gwell amserau teithio a chyfleusterau i deithwyr aros.	3	Rhanbarthol	500	CTLl, CDRhE, Corfforaethol
Dolen Feicio Kingsbridge	Byddai'r cynllun hwn yn llenwi dolen goll o'r rhwydwaith beicio rhwng Tre-Gŵyr a Kingsbridge gan groesi Comin Stafford trwy ddefnyddio llinell rheilffordd flaenorol.	4	Lleol	500	CTLl, CTG, S106, ASC, Corfforaethol
Cysylltiadau cerdded a beicio â Llwybrau RhBC	Mae Dinas a Sir Abertawe'n elwa ar rwydwaith beicio strategol o safon (RhBC4 a RhBC43), ond mae cysylltedd â chymunedau preswyl yn aml yn wael. Byddai'r cynllun hwn yn adeiladu cyfres o lwybrau rhydd o draffig i wella a chreu'r cysylltiadau hyn.	5	Lleol	3,000	CTLl, S106, ASC, CDRhE, Corfforaethol
Dolenni Cerdded i Ysgolion	Ar hyn o bryd mae gan nifer o blant ysgol yn Ninas a Sir Abertawe hawl i gludiant ysgol am ddim ar sail diffyg 'llwybr diogel i gerdded i'r ysgol'. Mae hyn yn creu baich cyllidol ar y Cyngor heb hybu'r plant i fyw'n iach. Felly, byddai'r cynllun hwn yn creu llwybrau cerdded a beicio i blant sydd heb fantais 'llwybr diogel i gerdded i'r ysgol'.	5	Lleol	1,500	CTLl, S106, ASC, CDRhE, Corfforaethol
Dolen Feicio Pontarddulais i Bengelli-ddrain	Pontarddulais yw'r gymuned unigol fwyaf nid yw'n manteisio ar gysylltiad cerdded a beicio unswydd â'r RhBC presennol. Byddai'r cynllun hwn yn adeiladu cysylltiad o Bontarddulais i Bengelli-ddrain lle byddai darpariaeth bresennol yn cysylltu â Gorseinon a Kingsbridge. (Byddai cyflawni Dolen Feicio Kingsbridge yn agor llawer mwy o gyrchfannau).	5	Lleol	1,500	CTLl, S106, ASC, CDRhE, Corfforaethol
Rhwydwaith Gwefru Cerbydau Trydan	Cynllun i ymchwilio a gweithredu rhwydwaith o fannau gwefru cerbydau trydan ar hyd a lled De-orllewin Cymru. Bydd hyn yn ceisio tynnu ynghyd darpariaeth	5	Rhanbarthol	5,000	CTLl, S106, ASC, CDRhE,

Enw'r Cynllun	Disgrifiad o'r Cynllun	Blaen-oriaeth	Arwyddocâd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£mil)	Ffynonellau Arian
	bresennol fratiog a gosod safleoedd newydd mewn mannau strategol gan ddefnyddio technoleg safonedig.				Corfforaethol, Sector Preifat
Pecyn Diogelwch ar y Ffyrdd	Amrywiaeth o gynlluniau ac ymyriadau fydd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd yn unol â blaenoriaethau'r Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer Cymru ac a fydd yn targedu mannau drwg am wrthdrawiadau ac ardaloedd eraill lle mae mwy o berygl er enghraifft o gwmpas ysgolion neu lwybrau atynt.	9	Lleol	1,500	RSG,SRIC, CTLI
Pecyn Ansawdd Awyr Abertawe	Cyfres o fesurau rheoli traffig i wella ansawdd aer yn yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer (ARhAA).	10	Lleol	300	CTLI, Corfforaethol
Tramwyfa Fysiau Cwm Tawe i Ganol y Ddinas	Cyfres o welliannau ar lwybr bysiau Cwm Tawe i Abertawe fydd yn hyrwyddo dibynadwyedd amser teithio, gwell amserau teithio a chyfleusterau i deithwyr aros.	12	Rhanbarthol	1,800	CTLI, Corfforaethol
Tramwyfeydd Bysiau Strategol o gwmpas Abertawe	Cyfres o welliannau ar lwybrau bysiau aml o gwmpas Abertawe fydd yn hyrwyddo dibynadwyedd amser teithio, gwell amserau teithio a chyfleusterau i deithwyr aros.	12	Rhanbarthol	2,000	CTLI, Corfforaethol
Llwybr Gogledd Gŵyr	Byddai'r cynllun hwn yn llenwi dolen goll yn y rhwydwaith beicio rhwng Tre-Gŵyr a Phen-clawdd. Hyd yn fras – 1.5km.	15	Lleol	400	CTLI, CTG, Corfforaethol
Ehangu Parcio a Theithio Glandŵr	Ar hyn o bryd mae'r safle dynodedig yn cael ei defnyddio ar gyfer gorlif o'r safle presennol.	16	Lleol	2,000	CTLI, S106, ASC, Corfforaethol
Safle Parcio a Rhannu sy'n nes at gyffyrdd yr M4	Cynllun i ddarparu cyfleuster parhaol ar gyfer defnyddwyr Parcio a Rhannu ar bwys tramwyfa'r M4 yn lle'r cyfleuster dros dro sy'n cael ei rannu gyda'r DVLA ar Barc Busnes Strategol Felindre.	18	Lleol	800	CTLI, Corfforaethol
Parcio a Theithio Gorllewin Abertawe	Pedwerydd safle parcio a theithio i ategu'r darpariaethau presennol i'r gogledd ac i'r dwyrain o ganol y ddinas. Ni nodwyd safle dethol eto.	19	Lleol	800	CTLI, Corfforaethol
Ffordd Fynediad Gorllewin Abertawe	Mae angen gwella mynediad at Barc Busnes Gorllewin Abertawe i wella darpariaeth safleoedd cyflogaeth. Byddai ffordd fynediad newydd yn hanfodol i hwyluso hyn. Mae astudiaethau rhagarweiniol wedi nodi llinell ddewisol. Mae posibilrwydd cyfraniadau datblygwyr.	20	Rhanbarthol	5,000	CTLI, S106, ASC, CDRhE, Corfforaethol
Ymchwilio Cynlluniau Trenau Ysgafn	Astudiaeth i ystyried defnyddio Trenau Ysgafn neu Drenau Ysgafn Iawn yn Ninas a Sir Abertawe. Gall yr astudiaeth hon ofyn ariannu trwy gyllid ac efallai na fydd yn gymwys i gael cyllid CTLl o'r herwydd.	21	Rhanbarthol	100	CTLI, Corfforaethol

4.0 ADRAN 4 – UCHELGEISIAU TYMOR CANOLIG A HWY HYD 2030

Mae Adran 4 yn rhoi amlinell o uchelgeisiau tymor canolig a hwy prosiectau'r CTLl:

4.1 Mae uchelgeisiau seilwaith sy'n annhebygol o gael eu cyflawni o fewn oes bum mlynedd y CTLl oherwydd amrywiaeth o resymau, gan gynnwys y canlynol:

- Datblygiad a ddaw a thwf yr economi
- Dim tebygolrwydd cyllid ar gyfer prosiectau'n fuan
- Rhagolwg rhwystrau cysylltiedig â thir neu brosesau statudol i oedi prosiectau rhag dechrau am flynyddoedd
- Prosiectau'n dal i fod angen eu datblygu i roi sylw i faterion trafnidiaeth sy'n ymddangos

4.2 Mae Tabl 8 yn rhoi amlinell o'r cynlluniau hyn. Y gobaith yw, yn ystod y cyfnod 2015 – 2020, y gall rhai cynlluniau wneud cynnydd sylweddol a bod yn barod i'w mabwysiadu yn rhaglen y CTLl. Mae'n debygol hefyd y bydd rhai cynlluniau'n cael eu tynnu'n ôl ac eraill yn dod ymlaen, er mwyn sicrhau bod y cynllun yn aros yn adweithiol i alwadau newidiol am fynediad.

Y ffotograff uchod: Gwelliannau i gyfleusterau cerdded a beicio yng Nghaerfyrddin

Tabl 8 – Rhaglenni Tymor Canolig a Hirdymor y CTLl (2020 – 2030)

Enw'r cynllun	Disgrifiad bras
Abertawe	
B4296 Gwelliant Gorseinon i Bontarddulais	Gwelliannau cynhwysedd ar gyfer twf poblogaeth estynedig ym Mhontarddulais. Gwaith lledu lleol a gwelliannau telemateg i'w disgwyl.
Gwella Cyffordd Lime Street / Heol Mynydd	Gwelliannau cynhwysedd.
B4296 Gwella Cynhwysedd Victoria Road	Gwaith lledu lleol a gwelliannau telemateg er mwyn gwella cynhwysedd.
Gwella Cyffordd Gorwydd Road / Victoria Road / Mill Street	Ffordd well o reoli telemateg cyffordd sydd wedi dod yn fwyfwy tagedig yn y blynyddoedd diwethaf. Mae disgwyl i gynnydd poblogaeth estynedig ac uchelgeisiau datblygu gynyddu'r galw ar y gyffordd hon.
Gwella Pont y Cob Road	Mae'r ffordd hon yn ffurfio cyswllt cydnerthedd hynod werthfawr ar gyfer traffig modurol os bydd problemau ar y rhwydwaith priffyrdd strategol cyfagos. Gallai gwelliannau cynhwysedd i'r ffordd hon dynnu pwysau oddi ar y cyffyrdd a phriffyrdd prysur yn y cylch, yn enwedig i draffig sy'n teithio rhwng gogledd Gŵyr trwy Dre-Gŵyr a Gorseinon, Casllwchwr a mannau tua'r gorllewin. Mae'r ffordd hon yn ffurfio'r unig ran o Lwybr 4 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn Ninas a Sir Abertawe sydd ar y ffordd a byddai darpariaeth oddi ar y ffordd yn welliant sylweddol.
A483 Uwchraddio Cyffordd Parc Penlle'r-gaer	Gwella telemateg i reoli'r galw'n well ar y gyffordd. Byddai lonydd ymadael / ymuno unswydd hefyd yn lleihau oedi'r llif traffig trwodd ar yr A483.
A484 Gwella Cylchfannau	Gwelliannau cynhwysedd ar gyffyrdd ar hyd yr A484 gan gynnwys lonydd ymadael / ymuno unswydd a gosodiadau telemateg pan fo hynny'n briodol.
Uwchraddio Cylchfan Bryntywod (Cyffordd 46)	Cynllun i hyrwyddo gwell cysylltedd rhwng Bryntywod â Chyffordd 46 yr M4 er mwyn hyrwyddo cysylltedd â Pharc Busnes Strategol Felindre a pharc diwydiannol llai ym Mryntywod.
A483 Uwchraddio Ffordd Pontarddulais / Ffordd Cynore	Daeth y gyffordd hon yn achos tagfeydd cynyddol o ganlyniad i gynnydd cyffredinol mewn traffig, yn ogystal â datblygiad sylweddol mewn ardaloedd cyfagos. Bydd gwelliannau i'r gyffordd yn ceisio cael mwy o draffig drwyddi ac mae'n debygol y bydd yn cynnwys newidiadau i wella rheoli telemateg a gwelliannau i lonydd ymadael a allai ganiatáu symudiadau heb fod dan reolaeth goleuadau traffig. Bydd modd ystyried atebion ar wahanol lefelau hefyd yn y tymor hwy.
Gwella Ffyrdd Gogleddol Parc Busnes Strategol Felindre	Gwelliannau ar gyfer mwy o draffig oherwydd datblygiad newydd sy'n cael ei sefydlu ym Mharc Busnes Strategol Felindre a phosibilrwydd datblygiad preswyl mawr ar ei bwys (yn amodol ar gymeradwyaeth y CDLl).
Uwchraddio Cylchfan Peniel Green (Cyffordd 44)	Gwelliannau cynhwysedd ar gyfer mwy o draffig cerbydau modur. Y disgwyl yw y bydd hyn ar ffurf gwelliannau telemateg a threfnau rheoli cysylltiedig.
Gwella Heol Crymlyn	Gwella'r lôn gerbydau i ganiatáu gwell symudiad cerbydau rhwng Abertawe a Sgiwen, Castell-nedd a'r Gellifedw i leihau effaith y teithiau hyn ar briffyrdd strategol a chyffyrdd.
Foxhole Road gyda lôn gerbydau ychwanegol	Adeiladu ffordd gerbydau newydd rhwng Pontydd Tawe a'r Ffordd Gyswllt ar draws y Dyffryn gan greu ffordd ddeuol effeithiol er lles symud mwy o draffig.
Gwella Ffordd Feingefn Bro Abertawe	Gwelliannau i hyrwyddo cynhwysedd y goleuadau traffig ar y ffordd ddosbarthu bwysig hon. Efallai y bydd angen gwaith lledu lleol ac ymyriadau telemateg mewn mannau drwg am dagfeydd.
Gwelliant Cylchfan Lôn Sgeti i Dŷ-coch	Byddai'r llwybr yn elwa ar waith lledu lleol a gwelliannau telemateg lle bo modd. Gall ailraddio'r ffordd yn lleol hefyd symud mwy o draffig drwy'r ardal brysur hon.
Uwchraddio Goleuadau Traffig Croes Sgeti	Gwelliant i reoli telemateg yn well ar y gyffordd brysur hon.
Gwella Cyffordd Ffordd y Mwmbwls / Ffordd Mayals	Gwelliant i reoli telemateg yn well ar y gyffordd brysur hon. Posibilrwydd newidiadau i ganiatáu ymchwilio i lonydd troi unswydd hefyd.
Gwella Cyffordd Ffordd y Mwmbwls / Ffordd Fairwood	Gwelliant i reoli telemateg yn well ar y gyffordd brysur hon. Posibilrwydd newidiadau i ganiatáu ymchwilio i lonydd troi unswydd hefyd.
Gwella Cyffordd Dyfatty	Gellid defnyddio cyfres raddadwy o ymyriadau ar y gyffordd brysur hon. Mae cyffordd Dyfatty'n dosbarthu traffig rhwng llwybrau prifwythiennol Ffordd Castell-nedd a Ffordd Caerfyrddin i ganol y ddinas ac ar ei thraws. Caiff ei thagu'n aml ac mae'r tir serth yn dwysáu hyn. Bydd gwelliannau i'r gyffordd hon yn cyfateb i'r pwysau sy'n ymddangos neu i'w ddisgwyl arni a gallai gynnwys gwelliannau telemateg, gwelliannau lleol i'r isadeiledd neu ailgynllunio'r gyffordd yn llawn gan gynnwys elfennau ar wahanol lefelau.

Enw'r cynllun	Disgrifiad bras
Ailagor Gorsafoedd Trên Cocyd a Glandŵr	Network Rail fyddai'n arwain y prosiect hwn fel yr awdurdod cymwys i beri'r newid hwn. Fodd bynnag byddai Dinas a Sir Abertawe'n ceisio bod yn bartner yn y cynllun hwn os oes modd nodi digon o alw am y naill orsaf neu'r llall neu'r ddwy ohonynt.
Safle Parcio a Theithio Bro Abertawe	Cynllun i sefydlu safle parcio a rhannu / parcio a theithio ym Mro Abertawe ar bwys Ffordd Feingefn Bro Abertawe. Bydd y swyddogaethau parcio a theithio'n gwasanaethu Stadiwm Liberty a busnesau lleol yn y Parc Menter yn bennaf. Nodwyd safle dewisol ac mae ym mherchenogaeth y Cyngor.
Dolen Feicio rhwng Lôn Sgeti a Champws y Bae	Cysylltiad cerdded a beicio i hyrwyddo teithio rhwng Campws y Bae, Canol y Ddinas a Champws Singleton yn bennaf, ond hefyd ar gyfer gwelliant cyffredinol Llwybr 4 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol sydd hefyd yn dilyn y llinell hon.
Croesfannau Cerdded a Beicio ar Ffordd Fabian	Isadeiledd i hyrwyddo cysylltedd ar draws Ffordd Fabian rhwng cymunedau St Thomas / Port Tennant a datblygiad Glannau SA1. Bydd y seilwaith hwn yn gymysgedd o ymyriadau ar yr un lefel ac ar wahanol lefelau.
Cyfleusterau Beicio ar Gyffyrdd	Ymyriadau i hyrwyddo gwell cysylltedd a theithio dirwystr trwy gyffyrdd ar gyfer beicwyr.
Llwybr Beicio Glan Afon Tawe	Cynllun i sefydlu llwybr heb draffig, oddi ar y ffordd ar hyd glan orllewinol Afon Tawe rhwng Pontydd Tawe a White Rock. Bydd hwn yn manteisio ar ddatblygu glan hon yr afon yn ystod y blynyddoedd a ddaw ac yn ategu'r ddarpariaeth ar glan ddwyreiniol yr afon.
Dolen Feicio Sgiwen i'r Gellifedw	Cynllun i ddarparu llwybr cerdded a beicio rhydd o draffig, oddi ar y ffordd rhwng Sgiwen a'r Gellifedw, i gysylltu gyda darpariaethau presennol yn Sgiwen ar gyfer teithio tua'r dwyrain a'r gorllewin.
Cyswllt Comin Clun	Llwybr defnydd a rennir i'w adeiladu ar draws Comin Clun rhwng cymunedau Mayals a Bishopston i hyrwyddo teithio llesol a chreu llwybr diogel i gerdded i'r ysgol.
Cyswllt Glais i'r Gellifedw	Llwybr defnydd a rennir i'w adeiladu rhwng cymunedau Glais a'r Gellifedw i hyrwyddo teithio llesol a chreu llwybr diogel i gerdded i'r ysgol.
Ffordd Canol i Orsaf y Stryd Fawr	Llwybr beicio unswydd i greu cysylltedd rhwng Fforest-fach a Gorsaf y Stryd Fawr.
Tre-Gŵyr i Fforest-fach	Llwybr beicio unswydd i greu cysylltedd rhwng Tre-Gŵyr a Fforest-fach.
Penlle'r-gaer i Fforest-fach	Llwybr beicio unswydd i greu cysylltedd rhwng Penlle'r-gaer a Fforest-fach.
Gorseinon i Dreforys trwy Benlle'r-gaer	Llwybr beicio unswydd i greu cysylltedd rhwng Gorseinon a Threforys, trwy Benlle'r-gaer a Llangyfelach. Mae disgwyl i'r llwybr hwn fod oddi ar y ffordd ac yn rhydd o draffig ac yn debygol o ddilyn llinell yr A40 mor bell ag y bo modd.
Castell Nedd Port Talbot	
Cysylltiadau priffyrdd Port Talbot	Gwell cyswllt priffordd rhwng Cwm Afan, dwyrain Port Talbot a Harbour Way
Cyswllt beicio teithio llesol Aberdulais i Ffordd Fabian	Cyswllt beicio Strategol ar hyd olion Camlas Tennant i gysylltu cymunedau Cwm Nedd gyda safle datblygu strategol Ffordd Fabian.
Cyfleusterau trosglwyddo nwyddau mewn porthladdoedd lleol	Ar Afon Nedd lanwol mae glanfeydd sy'n gallu derbyn llongau 4,000 tunnell. Mae angen darpariaeth ddigonol o gyfleusterau storio a phrosesu mwynau mewn porthladdoedd ac ar bennau rheilffyrdd. Maent yn cefnogi'r economi lleol ac yn caniatáu cludo nwyddau trwy ddulliau heblaw ar y ffyrdd gan lleihau tagfeydd ac allyriadau ac sydd i'w hamddiffyn o'r herwydd. Yng Nghastell Nedd Port Talbot mae rheilffyrdd nwyddau hefyd sy'n darparu dull pwysig o gludo swmp.
Ymestyn defnydd Harbwr Dŵr Dwfn Port Talbot	Datblygu harbwr dŵr dwfn TATA ar gyfer defnydd lluosog gan ddefnyddio cyswllt rheilffordd OVE â'r brif reilffordd.
A4107 Gwelliannau Llettyharri	Gwella ffordd i'r A4107 yn Llettyharri i hyrwyddo diogelwch a chynnal mynediad cymunedau Cwm Afan at safleoedd cyflogaeth ar y llain arfordirol.
Sir Gâr	
Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands Cyfnod 3 – Gwella Priffordd	Cyfnod pellach o ELR o Meadows Bridge (A48) at fan i'r gorllewin o Gross Hands i gysylltu gyda'r A476.
Parcio a Theithio Llanelli	Datblygu cyfleuster Parcio a Theithio i hyrwyddo trafnidiaeth cynaliadwy ar safle i'w benderfynu.
Ffordd Ddosbarthu Rhydaman Cyfnod 2 – Gwella Priffordd	Cyfnod pellach o'r Ffordd Ddosbarthu i wella mynediad at yr M4 a'r rhwydwaith Cefnffyrdd – llwybr i'w benderfynu
Pecyn Gwella Pontydd	Gwelliannau lleol i ddileu / atgyweirio / uwchraddio pontydd islaw'r safon ar hyd a lled y Sir.
Parcio a Theithio Caerfyrddin	Datblygu mwy ar gyfleuster Parcio a Theithio i hyrwyddo trafnidiaeth cynaliadwy ar safle i'w benderfynu.
Cyswllt Dwyrain Caerfyrddin – Gwella Priffordd	Gwella mynediad at yr A48 a'r rhwydwaith Cefnffyrdd ehangach o'r A484 sy'n rhedeg o Ogledd Sir Gâr.
Ffyrdd Cyswllt Gogledd Sir Gâr i Geredigion	Gwella hygyrchedd Gogledd Sir Gâr ac Ardal Twf Dyffryn Teifi a grëwyd yn ddiweddar.

Enw'r cynllun	Disgrifiad bras
Alltwalis i Landysul – Gwella Priffyrdd	
Gwelliannau i'r Rhwydwaith Priffyrdd – Cyffyrdd Allweddol	Gwelliannau Gwasanaeth / Isadeiledd mewn gorsafoedd allweddol i wella hygyrchedd cyfleoedd cyflogaeth yn Ninas-ranbarth Bae Abertawe.
Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer – Mesurau Lliniaru Allweddol	Gwelliannau lleol i gyffyrdd allweddol er mwyn lleihau tagfeydd.
JV De Llanelli – Seilwaith Trafnidiaeth	Gweithredu mesurau lliniaru mewn darpar Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yn deillio o dagfeydd traffig.
Prosiect Tanwydd Cerbydau Amgen – Mannau Gwefru	Datblygu mwy ar ddewisiadau trafnidiaeth cynaliadwy.
Goleuadau Traffig – Gwelliannau	Gwelliannau i oleuadau traffig ac ITS.
Gorsaf Sanclêr	Ailagor Gorsaf Drenau Sanclêr yn unol â chanlyniad astudiaethau diweddar a ddangosodd achos busnes cefnogol cryf.
Gorsaf Hendy-gwyn ar Daf	Gwelliannau i'r orsaf.
A48 Pensarn / Pibwrlwyd – Isadeiledd Trafnidiaeth Allweddol	Gwella priffyrdd cysylltiedig â phosibilrwydd ehangu campws addysgol.
Trwyn Pen-bre – Mynediad at yr A484	Gwelliannau Gwasanaeth / Isadeiledd mewn gorsafoedd allweddol i wella hygyrchedd cyfleoedd cyflogaeth yn Ninas-ranbarth Bae Abertawe.
Rhaglen i wella Diogelwch ar y Ffyrdd, Palmentydd a Phriffyrdd	Mae gan y sir rhaglen sefydledig ac wedi'i blaenoriaethu o gynlluniau'n deillio o geisiadau am welliannau adeileddol i rwydwaith priffyrdd y Sir a byddai'r cynllun hwn yn ceisio rhoi sylw i nifer o'r ceisiadau helaeth hyn.
Ffordd Gyswllt Pen Isaf Cwm Gwendraeth	Estyniad i Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands tua'r de-orllewin fyddai'r darn hwn o briffordd. Byddai'n gweithredu fel dolen allweddol yn y rhwydwaith trwy ddarparu gwell cysylltiad â Chwm Gwendraeth yn ogystal â chefnogi'r uchelgeisiau i fanteisio ar fuddiannau economaidd gwell cysylltiad â Thrwyn Pen-bre.
Uwchgynlluniau Trafnidiaeth: Llanelli, Caerfyrddin a Rhydaman	Ar hyn o bryd mae tair prif ganolfan trefol Sir Gâr yn destun astudiaethau datblygu ac adfywio economaidd yn unol â Strategaeth Adfywio Economaidd Bae Abertawe. Mae'n anochel y bydd canlyniadau'r gwaith hwn yn cynnwys gofynion i wella'r cynnig trafnidiaeth â'r canolfannau ac o'u cwmpas.
Deuoli'r A4138	Uchelgais tymor hwy ar gyfer y darn o briffordd yn cysylltu'r M4 â chanolfan drefol ranbarthol bwysig Llanelli.
Ffordd Fynediad Parc Diwydiannol Alltycnap	Mae Alltycnap yng Nghaerfyrddin yn lleoliad arwyddocaol ar gyfer gweithgaredd economaidd / cyflogaeth yn y Sir. Mae yno nifer mawr o unedau defnydd cymysg a'r gallu i ychwanegu eto ond mae mynediad gwael yn rhwystro'r ehangu hwn ar hyn o bryd. Byddai'r ffordd newydd yn rhoi cyswllt uniongyrchol rhwng yr A40 yn Nant y Ci â'r stad ddiwydiannol.
Sir Benfro	
Prosiect Adfywio Cymuned Penfro Cyfnod 1 – Gwyro Bridgend Terrace	Gwella mynediad i Gil-maen (ardal o amddifadedd lluosog) a chysylltedd ag Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau gan hyrwyddo cyfleoedd datblygu, mynediad at gyflogaeth ac adfywio yn ardal Cil-maen.
Prosiect Adfywio Cymuned Penfro Cyfnod 2 – gan gynnwys Ffordd Osgoi'r Gorllewin	Lliniaru traffig ym Mhenfro a gwella mynediad i Gil-maen a Phenrhyn Angle gan gynnwys gwelliannau cysylltedd ag Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau. Bydd y prosiect hefyd yn rhoi cyfleoedd i adfywio Canol Tref Penfro.
B4320 Aildrefnu ger Cil-maen	Cysylltu Prosiectau Adfywio Cymuned Penfro (Cyfnodau 1 a 2) gan wella mynediad a chysylltedd ag Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau.
Rhwydwaith Dosbarthu Gogleddol – Cyfnod 2	Cwblhau ffordd ddosbarthu a rhwydwaith teithio llesol yn cysylltu'r safleoedd ynni allweddol ar lan ogleddol Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau, gyda'i gilydd a gyda'r rhwydwaith cefnffyrdd. Bydd y prosiect yn gwella mynediad a chysylltedd traffig modurol, ynghyd â cherdded a beicio, â safleoedd strategol i hyrwyddo adfywiad tuag at ardaloedd De Hook a Waterston ynghyd â dileu cyfyngiadau ar y rhwydwaith fel safonau priffyrdd gwael (Johnston) a phont isel (Pont Fadlen).
Ffordd Osgoi Ogleddol Hwlffordd	Lliniaru traffig yn Hwlffordd, gan hyrwyddo adfywiad trwy greu gwell mynediad a chysylltiadau trafnidiaeth i'r gorllewin ac i'r gogledd o'r dref gan gynnwys Maes Awyr Hwlffordd ac ategu Ardal Fenter Dyfrffordd Daugleddau
Cysylltiadau Cymunedol Cardi Bach – Cerdded a Beicio	Mae'r elfen gyntaf yn ymestyn y darn rhwngo Aberteifi a Chilgerran a orffennwyd 10 mlynedd yn ôl. Rhan o RhBC82 a darpar RhBC448. Mae'n cysylltu dwy Sir a dau Ranbarth gyda rhyngwyneb RhBC47 yng Nghrymych. Mae'n rhedeg ar hyd rheilffordd flaenorol gyda phosibilrwydd datblygu gam wrth gam. Mae'r ail elfen yn rhan o RhBC448 arfaethedig, yn cysylltu â RhBC47 yng Nghrymych a Llwybr

Enw'r cynllun	Disgrifiad bras
	Defnydd a Rennir o Gaerfyrddin i Hendy-gwyn ar Daf sydd wedi'i orffen i bob diben. Mae'n rhedeg yn bennaf ar hyd rheilffordd flaenorol gyda phosibilrwydd datblygu gam wrth gam. Mae'n cysylltu tair Sir.
Abergwaun i Dreletert (Cyfnod 3)	Mae'n ymestyn Cyfnod 2 a orffennwyd ochr yn ochr â TRA40. Byddai'n ffurfio rhan o RhBC 449 gyda chyswllt â RhBC 4, 47 ac 82 ar y pen gogleddol. Cyfle i ryngwynebu â rheilffordd flaenorol y byddai modd ei ddynodi fel RhBC 47 o'i ddatblygu.
Llwybr Defnydd a Rennir Treletert i Faenclochog	Bydd yn creu llwybr diogel a deniadol i RhBC 47 (gwelwch Abergwaun i Dreletert uchod) gan ddarparu cysylltiad cynaliadwy â chymunedau anghysbell yng Nghasnewydd-bach, Cas-mael a Rosebush. Bydd yn ategu Prosiect Adfywio Gwledig Canol Sir Benfro gyda phosibilrwydd cysylltiad â Llys-y-frân a chymunedau tua'r de yn y dyfodol.
Freystrop i Hook a Llangwm	Mae'n ymestyn cyfleusterau a ddatblygwyd fel rhan o brosiect Tref Gynaliadwy Hwlffordd. Posibilrwydd defnyddio rhan o reilffordd flaenorol.
Cynlluniau Deddf Teithio Llesol	Dal i ddatblygu cynlluniau trwy'r broses ymgynghori yn Abergwaun ac Wdig, Hwlffordd, Arberth, Johnston, Aberdaugleddau, Neyland, Penfro, Doc Penfro, Dinbych-y-pysgod, Saundersfoot a Llandudoch (mewn partneriaeth â Cheredigion).
Gwella Mynediad at Orsafoedd Trên	Dal i ddatblygu gwelliannau mynediad trwy gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus at orsafoedd trenau'r sir ar gyfer y cynnydd mewn defnydd.

5.0 ADRAN 5 – GWIRIADAU STATUDOL

Mae Adran 5 yn egluro sut aseswyd y CTLl o ran y canlynol:
- Asesiad Amgylcheddol Strategol ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd
- Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb
- Asesiad o'r Effaith ar Iechyd
- Prawfesur Polisïau Gwledig

5.1 Yn strategol mae'r CTLl yn uniongyrchol gysylltiedig â'r CTRh (2010 – 2015). Mae'r weledigaeth, amcanion, strategaeth hirdymor a pholisïau bron yr un fath. Oherwydd hynny ni ystyriwyd ei bod yn angenrheidiol cynnal Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) nac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (ARhC) newydd.

5.2 Fodd bynnag, adfywiwyd a sgriniwyd prosiectau newydd. Roedd y gwaith sylweddol hwn yn cynnwys y canlynol:
- Adolygwyd amcanion yr AAS gyferbyn ag amcanion y CTLl
- Diweddarwyd gwybodaeth ddechreuol yr AAS/ARhC
- Aseswyd a chwmpaswyd prosiectau newydd ar lefel uchel
- Paratowyd atodiad i'r AAS/ARhC
- Ymgynghorwyd â Chyfoeth Naturiol Cymru a Cadw

Y ffotograff uchod: Gwelliannau i gyfnewidfeydd gwledig – Gorsaf Fysiau Rhydaman

5.3 Mae Crynodeb Annhechnegol o'r gwaith i'w weld yn Atodiad E ac mae copi o Atodiad yr AAS ac Atodiad Asesiad Priodol ar gael ar wefan pob Cyngor. Mae crynodeb isod:

Atodiad yr AAS

Adolygiad o Amcanion yr AAS – Caiff ei ystyried bod amcanion yr AAS, fel y datblygwyd ac yr ymgynghorwyd arnynt yn ystod datblygiad y CTRh, yn dal yn briodol i'w defnyddio wrth asesu'r CTLl ar y cyd.

Asesiad o Effeithiau prosiectau newydd y CTLl – cloriannwyd yr holl brosiectau newydd a gyflwynwyd gyferbyn â'r amcanion cynaliadwyedd. Manylion llawn

fesul prosiect mae i'w cael yn Atodiad E a'r prif ffeithiau yw'r canlynol:

- Nodwyd un prosiect gydag effeithiau andwyol sylweddol – Ymestyn Maes Awyr Hwlffordd
- Nodwyd dau brosiect gydag effeithiau buddiol sylweddol – Tramwyfa Ffordd Fabian a Bwcabus
- Nodwyd wyth prosiect newydd gyda mân effeithiau andwyol
- Nodwyd 20 o brosiectau gyda mân effeithiau buddiol
- Nodwyd 21 o brosiectau gydag effeithiau niwtral

Caiff gwaith lliniaru arfaethedig ei nodi ar gyfer Ymestyn Maes Awyr Hwlffordd yn llawn gyda'r canlynol yn grynodeb ohono:

Sŵn a dirgryniad

- Dylunio'r isadeiledd o ran lleoliad y rhedfa i leihau nifer y derbynyddion dan sylw hyd y bo modd;
- Cynnwys byndiau neu ffensys acwstig o fewn y cynllun i wanhau mwy ar sŵn lle nad oes modd cyflawni hyn trwy ddylunio estyniadau'r maes awyr;
- Ystyried lleoliad trafnidiaeth daearol fel tacsis, meysydd parcio a lleoliad arall cerbydau daearol ategol o ran effeithiau cronnus ar dderbynyddion; a hefyd
- Ymwneud â chymunedau lleol.

Ansawdd yr Awyr

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

Mae rheoliadau AAS yn gofyn cadw golwg ar effeithiau amgylcheddol sylweddol cynlluniau a phrosiectau. Mae mesuriadau i gadw golwg ar effeithiau'r CTLl ar y cyd i'w gweld yn Atodiad E.

Atodiad yr Asesiad Priodol

Mae atodiad yr Asesiad Priodol wedi nodi y gall fod effeithiau sylweddol tebygol ar Safleoedd Ewropeaidd a'r gwaith lliniaru arfaethedig i'w hosgoi a/neu leihau. Fodd bynnag, bydd angen asesu mwy ar gynllun lefel uchel fel y CTLl ar y cyd er mwyn sicrhau osgoi effeithiau sylweddol tebygol wrth ddatblygu'r prosiectau. Felly, gwnaed yr argymhellion canlynol:

Argymhelliad 1

"Lle na ddatblygwyd prosiectau eto, a lleoliadau'n amhenodol, ni fu modd penderfynu a fyddai'r prosiectau'n cael effaith sylweddol debygol naill ai'n unigol neu gyda'i gilydd ar safle Natura 2000 neu safle Ramsar. Bydd y prosiect yn cael ei sgrinio pan ddaw rhagor o wybodaeth ofodol a dylunio ar gael i weld a yw effeithiau sylweddol yn cael eu hystyried yn debygol ac a oes angen ARhC llawn. Ni fydd unrhyw brosiect sy'n methu dangos nad yw'n peri effaith andwyol ar gyfanrwydd Safle Ewropeaidd yn cael ei ganiatáu oherwydd na fydd yn cyd-fynd â'r CTLl ar y cyd."

Mewn perthynas â phrosiectau a aseswyd, y bwriad yw defnyddio'r mesurau lliniaru sy'n cael eu manylu yn Atodiad E i gynorthwyo gyda pharatoi mesurau lliniaru a luniwyd ar lefel prosiect. Mae maint a lleoliad y prosiectau'n ystyriaeth bwysig cyn asesu ar lefel prosiect.

Argymhelliad 2
"Bydd pob prosiect a nodwyd yn Adroddiad yr Atodiad Asesiad Priodol fel un a allai gael effaith sylweddol debygol yn cael ei sgrinio eto yng nghyfnod cynllunio'r prosiect / caniatâd cynllunio i benderfynu, ar sail gwybodaeth ychwanegol, a allai'r prosiect gael effaith sylweddol debygol a bod angen ARhC llawn. Ni fydd unrhyw brosiect sy'n methu dangos nad yw'n peri effaith andwyol ar gyfanrwydd Safle Ewropeaidd yn cael ei ganiatáu oherwydd na fydd yn cyd-fynd â'r CTLl ar y cyd."

Gwiriadau Statudol Eraill

5.4 Fel y nodwyd yn Adran 1 ac Atodiad Ch gwnaed Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb (AEG) i sgrinio'r CTLl a bydd yn cynorthwyo ysbrydoli datblygu a chyflawni prosiectau'r dyfodol i wella hygyrchedd.

5.5 Nid yw'r AEG yn ddiwedd y broses; mae'n fan cychwyn ymgysylltu parhaol wrth i gynlluniau ddatblygu a pharatoi ar gyfer eu cyflawni. Bydd yn hollbwysig cael cyfraniad ac ymgysylltu â defnyddwyr gwasanaethau a chyfleusterau, yn enwedig defnyddwyr diamddiffyn er mwyn sicrhau gwell hygyrchedd yn manteisio holl ddefnyddwyr.

5.6 Sgriniwyd trwy Asesiad o'r Effaith ar Iechyd i benderfynu'r effeithiau uniongyrchol neu anuniongyrchol, cadarnhaol neu negyddol, y CTLl ar y boblogaeth yn gyffredinol ac mae hefyd ar grwpiau gyda Nodweddion Gwarchodedig. Mae'r sgrinio i'w weld yn Atodiad F a phethau allweddol i'w nodi yw'r canlynol:

- Nid oes unrhyw effeithiau cadarnhaol uniongyrchol ar iechyd a ffyniant pobl o ganlyniad i'r CTLl
- Mae buddiannau cadarnhaol anuniongyrchol o ran gwella mynediad at amrediad / dewis ehangach o wasanaethau a chyfleusterau ac, yn y pen draw, ar hyrwyddo ffyniant
- Fe all prosiectau penodol y CTLl gael effeithiau negyddol ar rai cymunedau neu rai grwpiau gyda Nodweddion Gwarchodedig. Bydd ystyriaeth o hyn yn ffurfio rhan bwysig o ddatblygu a chyflawni prosiectau

5.7 Gwnaed gwaith Prawfesur Polisïau Gwledig fel sydd i'w weld yn Atodiad Ff. Dangosodd hyn nid oes gan y CTLl unrhyw effaith negyddol ar gymunedau gwledig nac ymwelwyr ag ardaloedd gwledig yn strategol. Fe all fod mân effeithiau buddiol wrth wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau, gan ehangu dewis trigolion gwledig.

5.8 Ar lefel cynlluniau'r CTLl fe all fod effeithiau cadarnhaol neu negyddol mwy penodol a bydd angen i'r rhain fod yn rhan o broses datblygu'r cynllun maes o law.

6.0 ADRAN 6 – YMGYNGHORI

Mae Adran 6 yn egluro sut mae Awdurdodau'r Ddinas-ranbarth wedi ymgysylltu â rhanddeiliaid wrth ddatblygu'r CTLl gan gynnwys y canlynol:

- Gweithdy ymgynghori
- Trafodaethau'r Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol
- Ymgynghori ffurfiol ar ddrafft y CTLl

6.1 Paratowyd y CTRh gydag ymgynghori helaeth. Bu ymgynghori ag amrywiaeth o randdeiliaid ynghylch y problemau a rhwystrau, yr amcanion, y strategaeth hirdymor a rhaglen y prosiectau.

6.2 Mae'r CTLl hefyd wedi cynnwys cyfranogiad rhanddeiliaid, ond mae amser ac arian wedi cyfyngu ar faint yr ymgysylltu. Mae'r ymgynghori sydd wedi digwydd yn benodol ar gyfer y CTLl yn cael ei gyflwyno yn Atodiad G ac, yn gryno, mae'n cynnwys y grwpiau canlynol:

- Bwrdd Dinas-ranbarth Bae Abertawe
- Aelodau etholedig y pedwar Cyngor
- Swyddogion Mewnol yr Awdurdodau Lleol (Cynllunio, Addysg, Adfywio)
- Cynrychiolwyr Byrddau Iechyd
- Awdurdodau cyfagos
- Gweithredwyr Cludiant a Grwpiau Defnyddwyr
- Cynrychiolwyr Trafnidiaeth Cynaliadwy
- Cyfoeth Naturiol Cymru
- Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Arfordir Penfro a Bannau Brycheiniog

Y ffotograff uchod: Lansio Cynllun Cludiant Cymunedol Cymoedd y Gorllewin

6.3 Roedd tri chyfnod penodol o ymgynghori fel a ganlyn:

<u>Cyfnod 1</u>

- Adolygu problemau a materion y CTRh perthnasol i hygyrchedd
- Addasu amcanion y CTLl
- Strategaeth hirdymor
- Nodi Ymyriadau Sylweddol

Cyfnod 2

- Sesiwn y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar ddrafft cyntaf y CTLl
- Ymgynghori ffurfiol ar ddrafft y CTLl

Cyfnod 3

- Aelodau etholedig yr ALl yn mabwysiadu'r CTLl
- Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol yn mabwysiadu'r CTLl
- Bwrdd y Ddinas-ranbarth yn ardystio'r cynllun

6.4 Cynhaliwyd gweithdy ymgynghori ym mis Gorffennaf 2014. Rhannwyd y gweithdy'n sesiynau llawn ac ar wahân a'r nod allweddol oedd gwneud y canlynol:

- Egluro cyd-destun y CTLl
- Cael barn ar rwystrau presennol i fynediad da a phosibilrwydd ymyriadau i roi sylw i'r rhwystrau
- Hybu trafodaeth ar gyfleoedd i wella mynediad yn y rhanbarth a thu hwnt iddo
- Gofyn am farn ar amcanion a strategaeth hirdymor y CTLl

6.5 Yng nghyfarfod y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ym mis Medi 2014 gofynnwyd i aelodau etholedig a phartneriaid allanol wneud sylwadau ar bolisïau drafft a rhaglenni a luniwyd i roi sylw i rwystrau, i gyflawni amcanion a gwella mynediad. Cynorthwyodd hyn lunio drafft ymgynghori'r CTLl.

6.6 Cyhoeddwyd drafft ffurfiol o'r CTLl at ymgynghori rhwng 1af ac 21ain Hydref 2014 am gyfnod o dair wythnos. Roedd rhanddeiliaid wedi cael rhybudd o flaen llaw o'r cyfle byr hwn i ddylanwadu mwy ar y CTLl.

6.7 Anfonwyd drafft y CTLl at fwy na 70 o wahanol sefydliadau a chafwyd 45 ymateb. Mae manylion yr ymatebion yn Atodiad G, ond roedd materion cyffredin a godwyd fel a ganlyn:

- Diffyg ystyriaeth o farchogion yn y cynllun
- Angen eglurhad ynghylch swyddogaeth y CTLl a'r CTRh
- Prinder amser ymgynghori
- Anhawster asesu rhaglenni prosiectau heb fanylion costau neu flaenoriaeth yn nrafft y CTLl
- Mae angen eglurhad o ofynion y DTLl ar gyfer cynlluniau ffyrdd newydd
- Diffyg cydnabyddiaeth o swyddogaeth Cludiant Cymunedol
- Diffyg cynlluniau rheilffyrdd, gorsafoedd a chefnffyrdd

6.8 Mae llawer o'r materion yn berthnasol i ddiffyg manylion yn nrafft y CTLl a chawsant sylw wrth i'r cynllun ddatblygu. Roedd materion eraill yn ddefnyddiol trwy dynnu sylw at bosibilrwydd gwendidau oedd angen ystyriaeth bellach.

6.9 Ystyriwyd y materion hyn yn ofalus a, phan oedd hynny'n briodol, gwnaed newidiadau i'r CTLl. Credwn fod cyfraniad rhanddeiliaid wedi hogi a chryfhau'r CTLl a'i fod bellach yn darparu fframwaith cydlynol ar gyfer her cyflawni Dinas-ranbarth gysylltiedig yn Ne-orllewin Cymru.

6.10 Derbyniwyd drafft terfynol y CTLl yng nghyfarfod Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol De-orllewin Cymru a gyfarfu yn gynnar ym mis Rhagfyr 2014. Cymeradwyodd y Fforwm y CTLl i'r awdurdodau lleol unigol fel sylfaen gadarn ar gyfer datblygu a gwella cysylltedd ar hyd a lled y De-orllewin, yn ystod y pum mlynedd nesaf ac ymhellach i'r dyfodol.

6.11 Yn ystod y cyfnod Rhagfyr 2014 i Ionawr 2015, ystyriwyd a chymeradwywyd y CTLl gan yr awdurdodau lleol cyfansoddol yn y rhanbarth.

6.12 Sefydlwyd Is-bwyllgor o Fwrdd Dinas-ranbarth Bae Abertawe i ystyried y CTLl. Roedd yr Is-bwyllgor yn cynnwys aelodau etholedig o bob un o'r Awdurdodau Lleol yn nhiriogaeth y Bwrdd, ynghyd â dau aelod anetholedig o'r Bwrdd yn cynrychioli'r sector preifat, un ohonynt yn Is-gadeirydd y Bwrdd.

6.13 Cadarnhaodd yr Is-bwyllgor bod y CTLl yn cefnogi Gweledigaeth y Ddinas-ranbarth ac yn darparu fframwaith trafnidiaeth strategol ar gyfer mynd ar drywydd uchelgeisiau economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol.

6.14 Cymeradwyodd yr Is-bwyllgor y CTLl i Fwrdd y Ddinas-ranbarth yn y cyfarfod a gynhaliwyd ar 22^{ain} Ionawr 2015. Cadarnhaodd y Bwrdd y CTLl.

7.0 ADRAN 7 – AROLYGU A GWERTHUSO

Mae Adran 7 yn cadarnhau sut fydd y CTLl yn cael ei arolygu, gan gynnwys:

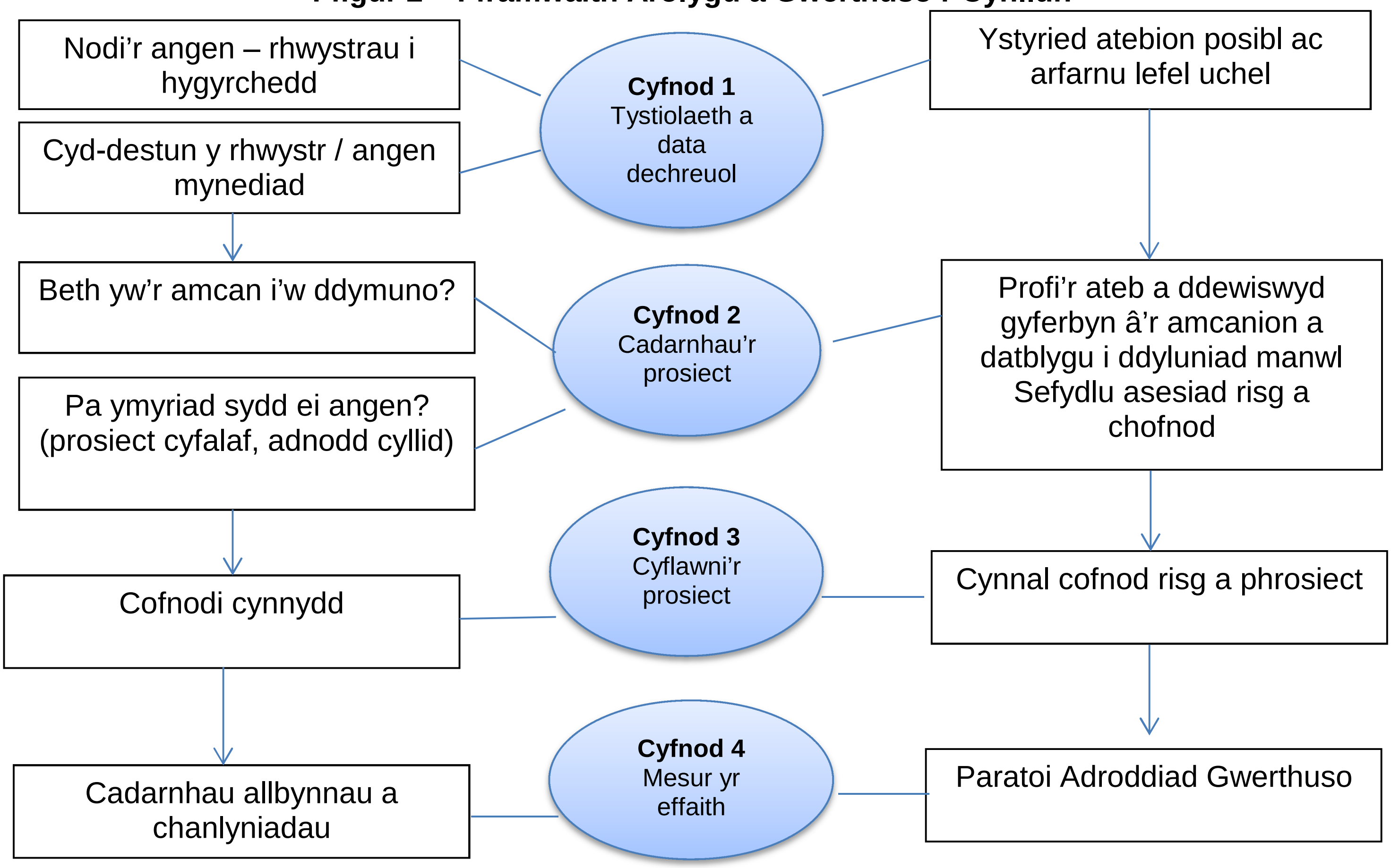
- Mesur allbynnau ar lefel cynllun a rhaglen
- Gwerthuso canlyniadau'r CTLl
- Dull moddol
- Targedau

7.1 Elfen hanfodol yng nghylch bywyd rheoli prosiect yw arolygu effeithiau buddsoddi mewn trafnidiaeth a gwerthuso'r allbynnau a chanlyniadau. I arolygu allbynnau'n effeithiol mae angen bod â dealltwriaeth glir o beth oedd y man cychwyn cyn yr ymyriad. Felly mae arolygu'n rhan annatod o ddatblygiad cynllun yn ogystal ag asesiad ar ôl cyflawni.

7.2 Mae canllawiau'r CTLl yn ei gwneud yn glir y dylai arolygu a gwerthuso fod yn gymesur â maint y prosiect trafnidiaeth, yn hytrach na bod yn uniongyrchol berthnasol i rwyddineb casglu data a mesur newid. Mae'r canllawiau hefyd yn gwneud yn glir mai proses ac nid gorchwyl a gorffen sydd ei hangen i sicrhau fod modd dysgu o bob prosiect sy'n cael ei orffen a lliniaru'r peryglon i raglenni a phrosiectau'r dyfodol.

7.3 Ein bwriad yw defnyddio'r fframwaith canlynol ar gyfer arolygu a gwerthuso'r CTLl:

Ffigur 2 – Fframwaith Arolygu a Gwerthuso'r Cynllun



7.4 Bydd allbynnau Prosiectau'r CTLl yn cael eu mesur fel rhan o'r cynllun. Er enghraifft, ar ôl gwella ffordd, allbwn llwyddiannus fydd bod y gwelliant wedi cael ei gwblhau i'r fanyleb ddisgwyliedig. Yn yr un modd, os yw tramwyfa fysiau i gael ei gwella, allbwn llwyddiannus fydd bod llochesau bysiau a chyfnewidfeydd ar y dramwyfa wedi cael eu darparu neu wella.

7.5 Wrth ddatblygu cynllun arolygu mae allbynnau'r arolwg Patrymau Teithio (gwelwch 1.13 ac Atodiad B) yn bwysig. Mae'r gwaith hwn wedi rhoi dadansoddiad dilys yn ystadegol o ddulliau teithio presennol at ddibenion teithiau penodol a hefyd cyfraddau bodlonrwydd defnyddwyr yr amrywiol ddulliau. Mae'r mannau cychwyn a ddarparwyd trwy'r arolwg i'w gweld yn Atodiad Ng.

7.6 Bydd y data hyn yn cael eu defnyddio i asesu allbynnau'r CTLl, ynghyd ag arolygu fel a ganlyn:

- Arolygon dibynadwyedd amser teithio
- Arolygon defnyddwyr bysiau a threnau
- Cyfrifon traffig
- Cyfrifwyr beiciau / cerddwr
- Data gwrthdrawiadau / anafusion

7.7 Mae'n llawer anoddach mesur a gwerthuso canlyniadau buddsoddi mewn trafnidiaeth. Galw deilliedig yw trafnidiaeth sy'n hwyluso mynediad at wasanaethau a chyfleusterau eraill. Os caiff cynllun cludiant cyhoeddus ei gyflawni'n llwyddiannus bydd yr allbynnau'n cael eu cyflawni. Mae'n llai tebygol y byddai modd dangos bod y cynllun hwnnw'n uniongyrchol wedi galluogi i bobl heb gludiant preifat gael cyflogaeth heb y cymorth ariannol i gynnal arolygon manwl neu grwpiau canolbwyntio'n rheolaidd ar hyd a lled y rhanbarth.

7.8 Mae canlyniadau'r CTLl yn cynnwys er enghraifft "Gwell mynediad at swyddi i hyrwyddo gweithgarwch economaidd"; fodd bynnag, mae'n gymhleth canfod yr effaith a gafodd gwell mynediad yn unig. Yn yr un modd byddai'n anodd profi gwelliant i iechyd a ffyniant a ddaeth yn sgil gwell cyfleusterau teithio llesol oherwydd bod pobl yn gwneud penderfyniadau o'r fath ar sail llawer o ffactorau.

7.9 Bydd gwerthuso canlyniadau cyflawni'r CTLl yn effeithiol yn golygu arolygon manwl rheolaidd ynghylch y dewisiadau a wna unigolion. Byddai modd arolygu canlyniadau a thueddiadau ehangach i ryw raddau trwy ailadrodd arolwg tebyg i'r arolwg Patrymau Teithio'n rheolaidd, ynghyd â gwaith grwpiau canolbwyntio cysylltiedig â chyfleusterau penodol fel canolfannau gofal iechyd sylweddol. Dylid rhannu data sy'n cael eu casglu a'u crynhoi i gynorthwyo mesur canlyniadau cynlluniau (ar ffurf ddienw) ar draws Llywodraeth Cymru a holl awdurdodau lleol yng Nghymru i osgoi ailadrodd drud. Fodd bynnag, nid yw hyn yn arolygu penodol i gynllun ac, felly, ni allai gysylltu'n uniongyrchol â chostau unrhyw gynllun. Byddai angen adlewyrchu'r gofynion cyllid ychwanegol ar awdurdodau lleol (neu grwpiau awdurdodau'n cydweithio) mewn setliadau cyllid maes o law.

7.10 Y bwriad yw arolygu cynlluniau ar sail y dull(iau) teithio penodol dan sylw. Gwelwch Dabl 9:

Tabl 9 – Methodoleg Arolygu Arfaethedig

Dull Teithio	Mesur Allbynnau	Mesur Canlyniadau Trafnidiaeth	Mesur Canlyniadau Ehangach
Gwella / adeiladu ffyrdd	• Cwblhau'r cynllun • Dibynadwyedd amser teithio • Cyfrifon traffig	• Arolwg patrymau teithio, dewis dull o deithio a barn / bodlonrwydd • Grwpiau Canolbwyntio	• Mesuriadau ansawdd yr awyr • Mwy o weithgarwch economaidd yn y rhanbarth • Gostyngiad mewn budd-daliadau cysylltiedig â diwethdra a nifer y di-waith
Gwella tramwyfeydd cludiant cyhoeddus	• Cwblhau'r cynllun • Defnydd o gludiant cyhoeddus • Cyflwyno gwasanaethau newydd / amlach	• Arolwg patrymau teithio, dewis dull o deithio a barn / bodlonrwydd • Amseroedd teithio ar y bws • Cymorthfeydd bysiau • Grwpiau Canolbwyntio	• Mwy o weithgarwch economaidd yn y rhanbarth • Gostyngiad mewn budd-daliadau cysylltiedig â diwethdra • Leihau "heb fynychu" mewn canolfannau gofal iechyd • Pobl oedrannus neu anabl yn dibynnu llai ar ofal cymdeithasol • Ymarferoldeb cynyddol canolfannau tref a bro
Datblygu cynewidfeydd	• Cwblhau'r cynllun • Defnydd o gludiant cyhoeddus • Cyfnewid dulliau teithio am gludiant cyhoeddus • Cyflwyno gwasanaethau newydd / amlach • Arolygon o fodlonrwydd cwsmeriaid	• Arolwg patrymau teithio, dewis dull o deithio a barn / bodlonrwydd • Grwpiau Canolbwyntio	• Mwy o weithgarwch economaidd yn y rhanbarth • Gostyngiad mewn budd-daliadau cysylltiedig â diwethdra • Leihau "heb fynychu" mewn canolfannau gofal iechyd • Pobl oedrannus neu anabl yn dibynnu llai ar ofal cymdeithasol • Ymarferoldeb cynyddol canolfannau tref a bro • Mesur nifer yr ymwelwyr â'r fro gyhoeddus mewn ardaloedd cyfagos
Llwybrau cerdded a/neu feicio	• Cwblhau'r cynllun • Cyfrifon beicwyr / cerddwyr	• Arolwg patrymau teithio, dewis dull o deithio a barn / bodlonrwydd • Arolygon defnyddwyr llwybrau • Grwpiau Canolbwyntio	• Ymarferoldeb cynyddol canolfannau tref a bro • Gostyngiadau mewn afiechydon cysylltiedig â gordewdra a gwell iechyd a ffyniant

7.11 Yn ogystal â chasglu a chrynhoi data cysylltiedig â chynlluniau'r CTLl y cynnig yw defnyddio cronfeydd data presennol fel y bo'n briodol. Mae amrywiaeth eang o ddata ar gael yn rhwydd o'r canlynol:

- Tîm Ystadegau Llywodraeth Cymru
- Yr Adran Drafnidiaeth
- Awdurdodau Lleol yng Nghymru
- Swyddfa'r Rheolydd Rheilffyrdd
- Yr Awdurdod Hedfan Sifil
- Heddlu Trafnidiaeth Prydain
- Cymdeithas y Cwmnïau Trenau
- Network Rail
- Passenger Focus

Y ffotograff uchod: Y Boulevard, Abertawe

7.12 **Targedau**

Mae'r targedau canlynol yn berthnasol i oes y CTLl (sef y cyfnod hyd at 2020):

<u>Gwella Ffyrdd</u>: Bu economegwyr trafnidiaeth ac ystadegwyr yn dadlau a yw'r Deyrnas Unedig mae wedi cyrraedd 'penllanw ceir', a yw'r galw am deithio mewn ceir erbyn hyn wedi dod i frig neu beidio. Mae'n ymddangos bod traffig cenedlaethol y DU yn fras wedi cyrraedd man gwastad, ffenomen sydd i'w gweld ar lawer o ffyrdd yn Ne-orllewin Cymru.

Felly, dylai buddsoddi mewn gwella ffyrdd geisio rhoi sylw nid yn unig i faterion cynhwysedd lleol a dibynadwyedd amser teithio, ond ystyried swyddogaeth penllanw ceir ac a oes modd ystyried dulliau cludo cynaliadwy fel rhan annatod o ddylunio, adeiladu a darparu ffyrdd. Mae hyn hefyd yn cyd-fynd â gofynion Deddf Teithio Llesol.

Targedau Gwella Ffyrdd:

- Bydd holl ffyrdd priodol newydd neu a wellir (yn unol â Deddf Teithio Llesol) yn cynyddu'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr
- Bydd defnyddwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar ddibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (52%) i 70%

Tramwyfeydd Cludiant Cyhoeddus: Mae llai o ddefnyddio cludiant cyhoeddus at ei gilydd ers preifateiddio a dadreoleiddio yn 1986. Bu amrywiadau a gwelwyd twf yn y degawd diwethaf cysylltiedig â dyfodiad teithio di-dâl i ddeiliaid cerdyn mantais. Caiff defnydd ei yrru gan nifer o ffactorau sy'n cynnwys gwelliannau yn narpariaeth cludiant cyhoeddus, costau cynyddol tanwydd a pharcio'n effeithio ar gostau cludiant preifat (sydd wedi cynyddu defnydd) a chynnydd ym mhris tocynnau uwchlaw cyfradd chwyddiant, a chrebachu rhwydweithiau masnachol a noddedig (sydd wedi lleihau defnydd). Mae cludiant cyhoeddus yn wynebu nifer o heriau yn y dyfodol agos, gyda chystadleuaeth gyfyngedig, costau tanwydd a staffio'n cynyddu a chyllid y sector cyhoeddus yn wynebu dirywiad pellach.

Targedau Cludiant Cyhoeddus:

- Bydd rhaniad dulliau teithio ar gyfer defnyddio bysiau'n cynyddu o'r man cychwyn presennol (6%) i 9%
- Bodlonrwydd defnyddwyr bysiau:

Yn fodlon neu'n fodlon iawn ar:	Man cychwyn presennol %	Targed %
Dibynadwyedd gwasanaethau bws	65%	70%
Amlder gwasanaethau bws	68%	70%
Cyfleusterau mewn safleoedd	54%	65%
Rhoi gwybodaeth	66%	75%

Datblygu Cyfnewidfeydd: Gall buddsoddi mewn cyfnewidfeydd cludiant cyhoeddus gael effaith enfawr ar atyniad dulliau teithio mwy cynaliadwy i ddarpar ddefnyddwyr. Dangosodd cwblhau nifer o welliannau i gyfnewidfeydd amlwg fod bodlonrwydd y cyhoedd yn gwella a newid dulliau teithio i gludiant cyhoeddus yn gallu digwydd wrth ddarparu cyfleusterau cyfnewid o safon a'u cynnal yn dda.

Y ffotograff uchod: Agoriad swyddogol Harbour Way, Port Talbot

Targedau Cyfnewidfeydd:

- Bydd canran y cerddwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar fynediad at orsaf neu gyfnewidfa fysiau yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (52%) i 60%
- Bydd canran y beicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar fynediad at gyfnewidfa fysiau'n cynyddu o'r man cychwyn presennol (10%) i 15%
- Bydd canran y beicwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar barcio mewn gorsafoedd trên yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (21%) i 30%
- Bydd canran y defnyddwyr sy'n fodlon neu'n fodlon iawn ar fynediad at orsafoedd trên yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (38%) i 45%

Llwybrau Cerdded a Beicio: Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) wedi pennu targed y bydd 20% o holl deithiau'n digwydd naill ai trwy gerdded neu feicio erbyn 2020. Mae hwn yn darged uchelgeisiol fydd yn dechrau o fan cychwyn isel iawn, ond at yr uchelgais hwn y bydd angen i fuddsoddiadau mewn cerdded a beicio anelu.

Targedau Cerdded a Beicio:

- Bydd rhaniad dulliau teithio cerddwyr yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (15%) i 20%
- Bydd rhaniad dulliau teithio beicwyr yn cynyddu o'r man cychwyn presennol (1%) i 3%
- Bydd rhaniad dulliau teithio cerdded i'r ysgol yn cynyddu o 37% i 42% a beicio o 4% i 10%