Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig o’r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

Adroddiad yr ACI

CHWEFROR 2023

Cysylltiadau

CATHERINE WRIGHT
Uwch Ymgynghorydd Amgylcheddol

e: catherine.wright@arcadis.com

Arcadis Consulting (UK) Ltd

Tŷ Arcadis Cymru
Parc Busnes Llaneirwg
Ffordd Fortran
Caerdydd
CF3 0EY
Y Deyrnas Unedig

Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig o'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

Adroddiad yr ACI

Awdur	Catherine Wright
Gwirydd	Sarah Tooby
Adolygydd	Sarah Tooby
Cymeradwy-ydd	Alison Powell
Dyddiad	CHWEFROR 2023

Rheoli Fersiynau

Fersiwn	Dyddiad	Awdur	Gwirydd	Adolygydd	Cymeradwy-ydd	Newidiadau
V1	**Mawrth 2022**	**CW**	**ST**	**ST**	**AP**	**Drafft cyntaf i'r cleient ei adolygu**
V2	**Mawrth 2022**	**CW**	**ST**	**ST**	**ST**	**Diweddarwyd yn dilyn adolygiad y cleient**
V3	**Ebrill 2022**	**CW**	**ST**	**ST**	**ST**	**Terfynol i'w gyfieithu**
V4	**Chwefror 2023**	**CW**	**ST**	**ST**	**AP**	**Diweddariad ar ôl ymgynghoriad a chwblhau'r CCCT**

Mae'r adroddiad hwn dyddiedig 10 Chwefror 2023 wedi ei baratoi ar gyfer Trafnidiaeth Cymru (y "Cleient") yn unol â thelerau ac amodau penodi dyddiedig 04 Tachwedd 2021 (y "Penodiad") rhwng y Cleient ac Arcadis Consulting Ltd ("Arcadis") at y dibenion a nodir yn y Penodiad. Er mwyn osgoi unrhyw amheuaeth, ni chaiff yr un person(au) arall ddefnyddio na dibynnu ar yr adroddiad hwn na'i gynnwys ac nid yw Arcadis yn derbyn unrhyw gyfrifoldeb am unrhyw ddefnydd neu ddibyniaeth o'r fath arno gan unrhyw drydydd parti.

Cynnwys

1 Cyflwyniad ... 1
2 Adroddiad Cwmpasu'r ACI ... 27
3 Asesiad o'r CCCT ... 58
4 Casgliad & Y Camau Nesaf ... 99

Tablau

Tabl 1-1: Saith Nod Llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015) ... 8
Tabl 1-2: Y pum dull o weithio a'r CCCT/ACI ... 10
Tabl 1-3: Gofynion ar gyfer Adroddiad Amgylcheddol AAS ac a yw'r rhain wedi'u bodloni ... 13
Tabl 1-4: Diffiniadau o Effeithiau Eilaidd, Cyfunol a Synergyddol ... 25
Tabl 2-1 - Crynodeb o gynlluniau a rhaglenni rhyngwladol a chenedlaethol a adolygwyd ... 28
Tabl 2-2: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd yng Nghymru a nodwyd yn ystod yr adolygiad o amodau sylfaenol ... 31
Tabl 2-3: Amcanion a Chwestiynau Fframwaith yr ACI ... 50
Tabl 2-4 Pynciau'r Rheoliadau AAS a phrif amcanion perthnasol yr ACI ... 56
Tabl 3-1: Allwedd Asesu ar gyfer ACI ... 61
Tabl 3-2: Crynodeb o arfarniadau'r blaenoriaethau allweddol ... 62
Tabl 3-3: Crynodeb o arfarniadau dulliau a sectorau ... 62
Tabl 3-4: Crynodeb o arfarniadau rhaglenni ... 63
Tabl 3-5: Crynodeb o sgoriau yr asesiad o'r effeithiau cyfunol (asesiad llawn yn Nhabl 3-5) ... 75
Tabl 3-6. Effeithiau cyfunol y CCCT ... 76
Tabl 3-7: Argymhellion i'r CCCT drafft ... 88
Tabl 3-8: Fframwaith Monitro Arfaethedig ... 96

Ffigurau

Ffigur 1-1: Amlinelliad o Broses yr ACI a'r CCCT ... 6
Ffigur 1-2: Asesiadau effaith i'w hintegreiddio ochr yn ochr â'r ACI/AAS ... 7
Ffigur 1-3: Y Nodau Llesiant a'r Pum Dull o Weithio ... 10

Atodiadau

Atodiad A – Geirfa a Chynlluniau, Rhaglenni ac Amcanion Diogelu'r Amgylchedd

Atodiad B – Data Sylfaenol, Materion Cynaliadwyedd Allweddol a Chyfleoedd

Atodiad C – Asesiadau Cydweddoldeb

Atodiad D - Arfarniad o Flaenoriaethau Allweddol y CCCT a Dulliau a Sectorau Trafnidiaeth

Atodiad E – Arfarniad o Raglenni'r CCCT

Acronym	Ystyr
CCRA	Asesiad Perygl Newid Hinsawdd
CO_2	Carbon Deuocsid
ACI	Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig
NO_2	Nitrogen Deuocsid
CCCT	Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth
PM_{10}	Deunydd Gronynnol
AC	Asesiad Cynaliadwyedd
ACA	Ardal Cadwraeth Arbennig
AAS	Asesiad Amgylcheddol Strategol
SoNaRR	Adroddiad Cyflwr Adnoddau Naturiol
AGA	Ardal Gwarchodaeth Arbennig
TAN11	Nodyn Cyngor Technegol 11
Y DU	Y Deyrnas Unedig
LlC	Llywodraeth Cymru
SDC	Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

Crynodeb Annhechnegol

Diben y Crynodeb Annhechnegol

N.1. Mae'r Crynodeb Annhechnegol hwn yn cynnig crynodeb mewn iaith annhechnegol o'r Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig (ACI) o Gynllun Cyflawni Llywodraeth Cymru ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT).

Beth yw'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth?

N.2. Mae'r CCCT, sy'n cael ei baratoi gan Lywodraeth Cymru, yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at saith nod llesiant cenedlaethol Cymru[1], tra hefyd yn ymwreiddio egwyddorion datblygu cynaliadwy ar bob cam o'r broses o lunio'r CCCT. Mae'r CCCT yn nodi'r ymyriadau trafnidiaeth penodol a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru. Mae'r cynllun yn nodi gwariant, yn seiliedig ar y blaenoriaethau yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Newydd i Gymru 2021 (SDC)[2], gan gynnwys y ddarpariaeth o brosiectau sydd eisoes ar y gweill. Mae'r CCCT yn cefnogi gweithrediad Cymru'r Dyfodol – y Cynllun Cenedlaethol 2040[3] ac yn cyd-fynd â'r Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru a'r Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru newydd. Disgwylir i'r CCCT gael ei adolygu bob pum mlynedd.

Beth yw'r Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig?

N.3. Proses o arfarnu cynnwys y CCCT, fel y mae wedi'i hysgrifennu, yw'r ACI, yn erbyn cyfres o amcanion cynaliadwyedd er mwyn helpu i hybu datblygu cynaliadwy a phrofi'r CCCT cyn iddo gael ei fabwysiadu. Mae proses yr ACI yn ailadroddus ac fe'i cynhaliwyd trwy gydol y gwaith o baratoi'r CCCT, gan nodi argymhellion a allai wella perfformiad datblygu cynaliadwy y cynllun. Mae'r ACI yn lefel uchel ac yn ystyried effeithiau cadarnhaol a negyddol rhagweladwy y CCCT. Diben hyn yw nodi effeithiau yn gynnar, i lunio'r cynigion a helpu i sicrhau bod defnyddiau tir yn y dyfodol yng Nghymru yn ystod cyfnod y cynllun yn gynaliadwy.

N.4. Un o'r 'ffyrdd o weithio' sy'n rhan o egwyddor datblygu cynaliadwy Llywodraeth Cymru yw'r angen i fabwysiadu dull integredig. Mae'r ACI, felly, yn cynnwys nifer o asesiadau statudol ac anstatudol eraill. Mae hyn yn caniatáu i olwg fwy cyflawn gael ei chymryd ar y goblygiadau a'r cyfleoedd cynaliadwyedd sy'n deillio o'r CCCT. Mae'r ACI yn ymgorffori asesiadau sy'n ofynnol yn statudol a chan Lywodraeth Cymru ac yn bodloni gofynion cyfreithiol y Rheoliadau Asesiad Amgylchedd Strategol (AAS). Dyma'r asesiadau statudol integredig: Arfarniad Cynaliadwyedd; AAS; Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015); Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011; Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb; Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant; Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy a'r Polisi Adnoddau Naturiol (Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016). Mae'r ACI hefyd yn cymryd i ystyriaeth ofynion anneddfwriaethol asesiadau yn ymwneud â Phrawfesur Gwledig; Effeithiau Iechyd; Newid Hinsawdd; a Datblygiad Economaidd. Mae integreiddio'r asesiadau hyn yn sicrhau bod dull cydweithredol yn

cael ei fabwysiadu ar wahanol faterion, gan rannu gwybodaeth a chydnabod cysylltiadau rhwng pynciau mewn ffordd gyson a thryloyw.

Prosesau'r ACI a'r CCCT hyd yn hyn

N.5. Dechreuodd y gwaith o baratoi'r CCCT gyda phroses o gasglu tystiolaeth ac ymgysylltu â rhanddeiliaid ddiwedd 2021. Ymgynghorwyd ar fersiwn ddrafft Adroddiad Cwmpasu'r ACI rhwng 17 Rhagfyr 2021 a 4 Chwefror 2022. Cyflwynwyd Adroddiad Cwmpasu'r ACI i randdeiliaid statudol ar gyfer sylwadau, yn ogystal â rhanddeiliaid perthnasol neu â buddiant eraill. Diweddarwyd yr Adroddiad Cwmpasu yn dilyn ymatebion a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori, a restrir yn Adroddiad Cwmpasu'r ACI.

N.6. Ym mis Mawrth 2022, aseswyd fersiwn ddrafft y CCCT drwy'r ACI, fel y'i cyflwynir yn yr Adroddiad ACI Interim. Rhannwyd a thrafodwyd y canlyniadau gyda thîm llunio'r cynllun, i lunio'r broses o wneud penderfyniadau ac i sicrhau bod ystyriaethau amgylcheddol a chynaliadwyedd yn cael eu hintegreiddio i fersiynau yn y dyfodol.

Sut y cynhaliwyd yr ACI

N.7. Ysgogwyd cwmpas daearyddol yr ACI gan gwmpas daearyddol y CCCT, h.y. Cymru gyfan. Bwriedir i'r CCCT fod yn weithredol am 5 mlynedd ar ôl ei mabwysiadu (2022-2027). Adlewyrchwyd yr amserlen hon yn yr ACI. Bwriad yr ACI fu galluogi egwyddorion datblygu cynaliadwy i gael eu hymwreiddio yn y CCCT o'r cychwyn.

Fframwaith yr ACI

N.8. Un o allbynnau allweddol Cam Cwmpasu'r ACI oedd Fframwaith yr ACI. Fframwaith yr ACI yw'r prif ddull asesu a ddefnyddiwyd yn ystod yr ACI ac mae'n cynnwys cyfres o 13 o Amcanion ACI yn cynnwys materion cymdeithasol, economaidd, diwylliannol ac amgylcheddol a nodwyd yn ystod Cam Cwmpasu'r ACI. Rhestrir y rhain yn Nhabl N-1. Profwyd perfformiad y CCCT trwy arfarnu pob elfen o'r CCCT ar gyfer ei heffeithiau tebygol ar bob Amcan ACI.

N.9. Mae Fframwaith yr ACI yn galluogi dull integredig o asesu effeithiau'r CCCT trwy ddod â'r gwahanol asesiadau o effaith a restrir uchod ynghyd yn un fframwaith arfarnu unigol.

Tabl N-1: Amcanion yn Fframwaith yr ACI, yr arfernir y CCCT yn eu herbyn

Rhif	Amcan yr ACI
1	Cyfrannu at welliant i iechyd a llesiant corfforol, meddyliol a chymdeithasol pawb, gan gynnwys cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ledled Cymru
2	Creu'r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb
3	Cefnogi datblygiad economaidd cynaliadwy ac amrywiaeth
4	Diogelu a hybu diwylliant Cymru a gwella mynediad at fannau diwylliannol a hamdden
5	Annog camau i ddiogelu a hybu'r Gymraeg
6	Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth
7	Galluogi cydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd
8	Diogelu a gwella ansawdd aer
9	Diogelu a gwella nodweddion unigryw lleol ein tirweddau a'n trefluniau
10	Hybu camau i warchod a gwella asedau treftadaeth
11	Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth a geoamrywiaeth
12	Sicrhau'r defnydd cynaliadwy o adnoddau naturiol
13	Galluogi camau i ddiogelu ardaloedd tawel ac atal llygredd sŵn a golau

Arfarniad o'r CCCT drafft

N.10. Mae strwythur y CCCT drafft fel a ganlyn:

1. Cyd-destun Strategol
2. Y CCCT: Troi Strategaeth yn Weithredu
3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Blaenoriaethau Allweddol
   - Blaenoriaeth 1: dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i bobl ddefnyddio eu ceir yn feunyddiol
   - Blaenoriaeth 2: gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon
   - Blaenoriaeth 3: newid ymddygiad
4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Dulliau a Sectorau Teithio
   - Teithio Llesol
   - Bysiau
   - Rheilffyrdd
   - Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio
   - Y Trydydd Sector
   - Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat
   - Cludo Nwyddau a Logisteg
   - Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol
   - Hedfanaeth

A. Termau Defnyddiol

B. Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau
   - Rheoli'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

- Cynllunio Teithiau a Thocynnau Integredig
- Newid Ymddygiad
- Teithio Llesol
- Bysiau
- Rheilffyrdd
  - Mynediad i Bawb
  - Prosiectau Gwella Caerdydd Canolog
  - Rhaglen o welliannau wedi'u targedu parhaus i orsafoedd ar draws Rhwydwaith Cymru a'r Gororau
  - Cyflwyno gwasanaethau rheilffyrdd ychwanegol
  - Cyflwyno Cerbydau newydd
  - Rheilffyrdd Cymunedol, yr Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig a Newid Dulliau Teithio
- Prif Reilffordd De Cymru
  - Datblygiad Strategol Prif Reilffordd De Cymru
  - Gorsafoedd Ychwanegol (5) rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren
  - Caerdydd i Abertawe gan gynnwys pecyn Gorsafoedd Newydd
  - Gwelliannau i gyflymder a chapasiti rheilffordd Abertawe i Gyffordd Twnnel Hafren
  - Trydaneiddio Caerdydd i Abertawe
  - Trydaneiddio Penarth/ Bro Morgannwg
- Metro Gogledd Cymru
  - Datblygiad Strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau yn y dyfodol
  - Cysylltedd Lleol Teithio Llesol: Gorsafoedd a Thrawsnewid Trefi
  - Canolfannau Cyfnewid
  - Lein y Gororau
  - Camau 1/2/3 Prif Reilffordd Gogledd Cymru
  - Glannau Dyfrdwy
  - Cyfnewidfa Shotton
  - Arloesi Rheilffyrdd Gogledd a Gorllewin Cymru
- Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru
  - Ailagor Gorsaf Sanclêr
  - Gwelliannau i Gyfnewidfeydd a Hybiau Rheilffordd Gorllewin Cymru
  - Camau 1 a 2 Metro Ardal Bae Abertawe
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Bae Abertawe
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Sir Benfro
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Traws Cymru T5
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Traws Cymru T6
  - Teithio Llesol i Orsafoedd
  - Cyswllt Trafnidiaeth Abertawe i Aberystwyth
- Metro De Cymru

- Datblygiad strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau ac estyniadau yn y dyfodol
    - Pecyn Gwelliannau Llinellau Craidd y Cymoedd
    - Pecyn Estyniadau Llinellau Craidd y Cymoedd
    - Pecyn Gwelliannau ac Estyniadau i Reilffyrdd y Cymoedd (nid Llinellau Craidd y Cymoedd)
    - Pecynnau Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/ Cyfnewidfeydd
    - Pecyn Teithio Llesol
    - Pecyn Bysiau a Thramwy Cyflym Bysiau
    - Astudiaethau Coridor Fframwaith Gwella'r Metro
- Rhwydwaith Ffyrdd Strategol
    - Rhaglen Flynyddol o Gynnal a Chadw ac Adnewyddu Cyfalaf
    - Cynlluniau sydd Wrthi'n cael eu Hadeiladu
    - Cynlluniau Trawsffiniol
    - Rhaglen Teithio Llesol Cefnffyrdd
    - Rhaglen Newid Dulliau Teithio Cefnffyrdd
    - Rhaglen Diogelwch a Chydnerthedd Cefnffyrdd
- Gwefru Cerbydau Trydan
- Cludo Nwyddau a Logisteg
- Strydoedd a Pharcio
- Ansawdd Aer
- Hedfanaeth
- Y Trydydd Sector
- Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat
- Porthladdoedd a'r Môr

C. Llwybrau Cyflawni

N.11. Mae'r ACI wedi canolbwyntio ar arfarnu'r blaenoriaethau allweddol, dulliau a sectorau, a rhaglenni.

Canlyniadau Arfarnu

N.12. Mae Adroddiad yr ACI a'i atodiadau yn cyflwyno'r canlyniadau asesu llawn a manwl ar gyfer y CCCT. Darperir crynodeb o ganlyniadau'r ACI yn Nhabl N-2.

Tabl N-2: Crynodeb o'r effeithiau a nodwyd yn ystod yr ACI o'r CCCT drafft

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
1. Cyfrannu at welliant i iechyd a llesiant corfforol, meddyliol a chymdeithasol pawb, gan gynnwys cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ledled Cymru	++	Hirdymor Uchel	Nod y CCCT yw helpu i sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy hygyrch i amrywiaeth ehangach o bobl. Byddai gwell mynediad at opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uwch sy'n cludo pobl i'r lleoedd y maen nhw angen mynd iddynt, a phryd y maen nhw angen cyrraedd yno, yn helpu i sicrhau y gall mwy o bobl gael mynediad gwell at gyfleusterau iechyd a gofal cymdeithasol, cyfleoedd ymarfer corff a hamdden yn ogystal ag amrywiaeth eang o gynefinoedd lled-naturiol. Byddai cyflwyno tocynnau a chynllunio teithiau integredig hefyd yn helpu i wneud teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn haws, yn gynt ac yn llai o straen i ddefnyddwyr. Mae trafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn helpu i fynd i'r afael â'r perygl o ynysigrwydd cymdeithasol trwy gynnig dull o ryngweithio cymunedol anffurfiol. Nid yw rhyngweithio cymdeithasol yn bosibl pan fo pobl yn ddibynnol ar geir preifat ar gyfer y rhan fwyaf o'u teithiau. Gall ffyrdd, a ffyrdd prysur yn benodol, hefyd arwain at rannu cymunedau o bobtu'r ffordd. Nod y CCCT yw hwyluso cyfraddau sylweddol uwch o gerdded a beicio ymhlith pobl yng Nghymru. Cerdded a beicio yw'r dulliau teithio mwyaf cynaliadwy ond maent hefyd yn cynnig buddion iechyd sylweddol, er enghraifft, annog ymarfer corff, buddion llesiant meddwl o dreulio amser yn yr awyr agored, a mwy o gyfleoedd ar gyfer rhyngweithio cymunedol. Gallai annog ymarfer corff helpu i leihau anghydraddoldebau iechyd, lleihau cyfran y boblogaeth â gordewdra, a phroblemau iechyd eraill. Gallai gwelliannau i gysylltiadau teithio llesol fod yn arbennig o fuddiol i grwpiau penodol mewn cymdeithas, gan gynnwys pobl hŷn, y rhai nad oes ganddynt fynediad at gar, a phlant sy'n teithio i'r ysgol ac yn ôl. Mae un o fentrau'r CCCT yn cefnogi'r newid i'r terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol ar Ffyrdd Cyfyngedig o 30mya i 20mya. Byddai disgwyl i leihau terfynau cyflymder helpu i wella diogelwch, yn enwedig i blant, trwy leihau gwrthdrawiadau ar y ffyrdd, yn ogystal â chynnig mwy o gyfleoedd i gerdded a beicio a gwella iechyd a llesiant trwy leihau llygredd aer. Byddai'r CCCT yn sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd strategol yn cael ei gynnal, yn unol â rhwymedigaethau cyfreithiol y Llywodraeth. Ei nod fyddai sicrhau bod gwasanaethau a chyfleusterau newydd yn agos, neu mewn lleoliadau hygyrch, ar gyfer pobl sydd angen eu defnyddio. Byddai hyn yn galluogi amseroedd teithiau mwy effeithlon a chyflymach i bobl, gan

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			roi mwy o amser rhydd iddynt y tu allan i deithio neu gymudo, i ddilyn eu diddordebau personol eu hunain. Gallai hyn fod o fudd mawr i iechyd a llesiant pobl. Mae llygredd aer yn aruthrol o niweidiol i iechyd pobl, a chredir fod deunydd gronynnol (PM_{10}) a llygredd nitrogen deuocsid (NO_2) yn gysylltiedig â thua 2,700 o farwolaethau yng Nghymru bob blwyddyn cyfrifwyd o ystadegau 2011 – 2013)[4]. Y sector trafnidiaeth sy'n gyfrifol am gyfran fawr o'r mathau hyn o lygredd. Nod y CCCT yw annog a hwyluso cyfraddau uwch o deithio llesol a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a rhoi hwb i'r nifer sy'n manteisio ar gerbydau trydan, a fyddai'n debygol o leihau nifer y cerbydau llygredd uchel ar ffyrdd Cymru a thrwy wneud hynny, byddai'n helpu i leihau cyfradd y marwolaethau yng Nghymru sy'n gysylltiedig â llygredd aer. O'u cyfuno, byddai'r gwelliannau i gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol, ynghyd â rhoi gwasanaethau mewn lleoliadau hygyrch ac ansawdd aer gwell, yn gwneud cyfraniad sylweddol at greu effaith synergyddol i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau iechyd ac yn helpu i sicrhau bod y system drafnidiaeth yn hwyluso gwelliannau i iechyd a llesiant corfforol a meddyliol pobl. Mae gwelliannau i dechnoleg ddigidol a phandemig COVID-19 wedi arwain at gynnydd i nifer y bobl sy'n gweithio gartref. Mae'r daith yn ôl ac ymlaen i'r gwaith yn gyfle allweddol i ymarfer corff trwy gerdded a beicio, a chan fod pobl yn cymudo llai, bydd yn gynyddol bwysig sicrhau bod y mannau eraill y mae pobl angen mynd iddynt (e.e. siopau, gwasanaethau, amwynderau, mannau diwylliannol) yn hygyrch trwy gerdded a beicio, a gefnogir gan y CCCT. Nod y CCCT yw cefnogi lleoli cyfleoedd gwaith yn agos at gartrefi, a fyddai'n debygol o gynyddu'r defnydd o deithio llesol ar gyfer cymudo pellteroedd llai i'r gwaith. Dylid nodi, er bod gweithio gartref yn cynnig cyfleoedd sylweddol o ran lleihau'r angen i bobl deithio a lleihau nifer y ceir ar y ffyrdd, y gall fod yn berygl i lesiant meddyliol pobl gan eu bod yn methu cyfleoedd ar gyfer teithio llesol yn ogystal â chyfleoedd i ryngweithio'n gymdeithasol ac yn gymunedol. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, yn uniongyrchol (e.e., trwy leihau llygredd aer) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy gynyddu hygyrchedd cyfleusterau iechyd o ganlyniad i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell), ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol pobl ledled Cymru.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
2. Creu'r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb	++	Hirdymor Uchel	Byddai gweithredu'r CCCT yn helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau cymdeithasol ac economaidd trwy ddatblygu system sy'n hygyrch i holl aelodau cymdeithas, ac yn cael ei defnyddio ganddynt, beth bynnag fo'u cefndiroedd, eu rhyweddau, eu hoedran a'u hanabledd. Trwy wneud hynny, byddai'r CCCT yn gwella cyfle cyfartal o ran mynediad at wasanaethau, cyflogaeth a chyfleusterau hamdden ac addysg. Byddai cyflwyno tocynnau a chynllunio teithiau integredig a sicrhau bod safbwyntiau defnyddwyr y system drafnidiaeth yn cael eu cymryd i ystyriaeth yn helpu i sicrhau bod anghenion amrywiol poblogaeth gynyddol Cymru yn cael eu diwallu. Byddai trafnidiaeth gyhoeddus sy'n gallu cael ei defnyddio gan bawb beth bynnag fo'u cefndir, ac sy'n cael ei defnyddio ganddynt, yn helpu i wella cydlyniant cymdeithasol. Nod y CCCT yw cyflwyno safonau Cymraeg ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i helpu i gael gwared ar rwystrau presennol o ran iaith a sicrhau y byddai defnyddwyr sy'n siaradwyr Cymraeg yn gallu gwneud defnydd cyfartal o'r system drafnidiaeth (gan gynnwys teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus a'r rhwydwaith ffyrdd) i'r un graddau. Mae mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus a chysylltiadau teithio llesol yn arbennig o gyfyngedig mewn cymunedau gwledig yng Nghymru. Er y gallai fod mynediad da at lwybrau troed cyhoeddus mewn ardaloedd gwledig, mae'r rhain yn annhebygol o fod yn opsiynau ymarferol ar gyfer teithio yn ôl ac ymlaen i wasanaethau a chyfleusterau. Mae'r CCCT yn cydnabod bod defnyddio ceir preifat yn hanfodol i gymunedau gwledig a byddai'n bwriadu cynnal a gwella'r rhwydwaith ffyrdd i gynnal cysylltedd cymunedau gwledig a mynd i'r afael â'r ynysigrwydd cymdeithasol a all fod yn gyffredin yma. Fodd bynnag, mae'r CCCT hefyd yn ystyried ffyrdd y gellid gwella opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hyn ac wedi cyflwyno treialon, fel cynllun fflecsi, i gynnig mwy o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i alw i gymunedau gwledig a helpu i leihau dibyniaeth ar ddefnydd o geir personol pan fo'n bosibl. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e., trwy sicrhau mynediad tecach at drafnidiaeth gyhoeddus sydd hefyd yn cael ei gwneud yn fwy diogel) ac yn anuniongyrchol (e.e. twf economaidd sydd o fudd i bawb yng Nghymru), ar gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
3. Cefnogi datblygiad economaidd cynaliadwy ac amrywiaeth	++	Hirdymor Uchel	Byddai'r CCCT yn cael effaith gadarnhaol gronnol ar ddatblygiad economaidd ac economi Cymru. Byddai gwell cysylltiadau teithio llesol ac opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus, a fyddai'n cael eu gwneud yn gynyddol hygyrch i bawb a phob cymuned, yn helpu i sicrhau mynediad mwy teg at gyfleoedd addysg a chyflogaeth. Byddai hyrwyddo gweithio gartref neu'n agos at gartrefi, yn ogystal â'r cynnydd i'r defnydd o deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn cynyddu cyfleoedd i gael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau i lawer o bobl, gan gynnwys pobl â nodweddion gwarchodedig a phobl o dan anfantais economaidd-gymdeithasol. Gan y byddai pobl yn gallu teithio'n fwy effeithlon ac yn fwy rhydd, gallai fod cynnydd i nifer yr ymwelwyr ag ardaloedd economaidd pwysig, a fyddai'n rhoi hwb i'r economïau lleol. Byddai hyn yn arbennig o wir lle caiff cysylltiadau teithio eu gwella gan y byddai cyfraddau uwch o gerdded a beicio, a lle mae cysylltiadau rhwng gwahanol ddulliau trafnidiaeth yn cael eu gwella. Byddai hyn yn rhoi mynediad i fusnesau at gronfa ehangach o ddarpar gyflogeion. Mae'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn mynd law yn llaw ag economi gryfach, oherwydd gwariant ar y gwasanaeth trafnidiaeth ei hun ac ar wasanaethau atodol (fel siopau bwyd a diod) yn yr ardal. Trwy annog y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus felly, gallai SDC arwain at dwf economaidd. Byddai gwella rhwyddineb mynediad at ganol trefi a'r stryd fawr, yn ogystal â digwyddiadau diwylliannol mawr ac asedau hanesyddol ac amgylcheddol, hefyd yn helpu i ysgogi'r economi. Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon, trwy integreiddio tocynnau a chynllunio teithiau yn ogystal â cherbydau ac amserlennu mwy effeithlon, yn gwella profiad y cwsmer wrth deithio ac yn golygu, i'r rhai sy'n cymudo yn ôl ac ymlaen i'r gwaith, eu bod yn cyrraedd y gwaith dan lai o straen ac yn gallu gweithio'n fwy cynhyrchiol, gan fod o fantais i economi Cymru drwy hynny. Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon hefyd o fudd sylweddol i symudiad nwyddau a gwasanaethau ledled Cymru, yn enwedig i gysylltiadau busnes i fusnes a symud nwyddau. Byddai hyn yn cael ei wneud trwy leihau nifer y ceir ar y ffyrdd, darparu rhwydwaith ffyrdd wedi'i gynnal a'i gadw yn dda, llwybrau mwy diogel. Nod y CCCT yw hybu'r defnydd o symudiadau nwyddau rheilffordd a dŵr yn hytrach na ffyrdd, a fyddai'n debygol o allu cludo mwy o gynnyrch fesul cerbyd ac yn gyflymach na symud nwyddau ar y ffyrdd, ac felly o fudd i'r economi leol. Gallai gwelliannau i'r seilwaith teithio llesol yng Nghymru hefyd wneud y sector twristiaeth gweithgareddau, fel heicio neu feicio mynydd, yn fwy deniadol.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. gwella effeithlonrwydd symudiad nwyddau a gwasanaethau) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy fuddsoddi mwy mewn gwasanaethau cyhoeddus sy'n sicrhau manteision economaidd ehangach), ar ddatblygiad economaidd ac amrywiaeth.
4. Diogelu a hybu diwylliant Cymru a gwella mynediad at fannau diwylliannol a hamdden	+	Hirdymor Canolig	Mae'r CCCT yn hyrwyddo ac yn ceisio darparu mynediad mwy cynaliadwy, cydnerth a theg i bawb at fannau diwylliannol a hamdden. Byddai mynediad mwy effeithlon a chynaliadwy at y mannau hyn, gan gynnwys i bobl leol a thwristiaid, yn gwella hyfywedd a bywiogrwydd economaidd ac yn caniatáu manteision parhaus i bobl leol. Mae'r CCCT yn cydnabod y straen y gall digwyddiadau diwylliannol a thwristiaeth graddfa fawr, fel digwyddiadau chwaraeon mawr, ei rhoi ar y system drafnidiaeth. Nod y CCCT yw sicrhau y gall y digwyddiadau hyn barhau i gael eu cynnal ac felly parhau i gael effaith sylweddol ar economi, cymdeithas a diwylliant Cymru. Ar y cyfan, mae'n debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol (nid sylweddol) bach hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy sicrhau bod mannau cyhoeddus yn hygyrch trwy gerdded a beicio), ar ddiwylliant Cymru, a allai arwain at effaith gronnol gadarnhaol dros amser ar yr amcan hwn.
5. Annog camau i ddiogelu a hybu'r Gymraeg	+	Hirdymor Canolig	Nod y CCCT yw sicrhau bod y system drafnidiaeth yn annog defnydd rheolaidd o'r Gymraeg yn rhan o system drafnidiaeth sy'n ceisio gwella profiadau cwsmeriaid trwy 'wella hygyrchedd, cyfleusterau ac arwyddion'. Byddai sicrhau bod pob math o drafnidiaeth yn darparu gwybodaeth yn y Gymraeg yn helpu i hybu'r defnydd o'r Gymraeg ac yn helpu i sicrhau bod siaradwyr Cymraeg yn teimlo'n gyfforddus yn defnyddio gwasanaethau trafnidiaeth. Byddai rhaglenni hyfforddi Cymraeg i weithredwyr gwasanaethau trafnidiaeth yn helpu i hybu defnydd o'r Gymraeg, yn ogystal â chynnig cyfleoedd i'r rhai sy'n dysgu'r iaith ymarfer mewn sefyllfaoedd bywyd go iawn. Byddai gwella cysylltiadau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ledled Cymru yn debygol o arwain at fynediad mwy teg at gyfleoedd addysg i bobl beth bynnag fo'u cefndir. Byddai

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gwneud hynny yn hwyluso mynediad mwy teg at gyfleoedd dysgu Cymraeg, naill ai yn rhan o'u dysgu yn yr ysgol neu gan fod yr ysgol yn gyfleuster cyfrwng Cymraeg. Ar y cyfan, mae'n debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r polisïau a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn annog defnydd o'r Gymraeg) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy ehangu hygyrchedd ysgolion cyfrwng Cymraeg), ar y Gymraeg.
6. Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth	+	Hirdymor Canolig	Mae'n debygol y byddai cynigion a mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain at ostyngiadau i'r allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n gysylltiedig â sector trafnidiaeth Cymru yn yr hirdymor. Byddai hyn yn cael ei gyflawni'n bennaf o ganlyniad i annog a hwyluso cyfraddau uwch o gerdded, beicio a defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, sy'n debygol o ddigwydd dros amser wrth i bobl ddod yn fwy cyfarwydd â ffordd newydd o deithio, gan arwain yn sgil hynny at ostyngiadau i nifer y ceir ar y ffyrdd. Byddai sicrhau bod gwasanaethau a chyfleusterau yn agos at y lleoedd y mae pobl yn byw ynddynt, ynghyd â nifer gynyddol o bobl yn gweithio gartref, yn lleihau'r angen i bobl deithio ac yn caniatáu iddynt deithio yn fwy effeithlon pan fyddant yn gwneud hynny. Gallai teithiau mwy effeithlon ar gyfer symud nwyddau helpu i fynd i'r afael ag ôl-troed carbon sector cludo nwyddau Cymru. Byddai'r CCCT yn sicrhau y byddai bod yn berchen ar gerbyd trydan neu gerbyd glanach yn opsiwn mwy ymarferol yn hytrach na cherbyd sy'n cael ei bweru gan betrol neu ddiesel trwy gynorthwyo dosbarthiad pwyntiau gwefru cerbydau trydan, a fyddai'n cyfrannu at leihau allyriadau. Mae'r CCCT hefyd yn hyrwyddo cynlluniau ar gyfer trydaneiddio trafnidiaeth gyhoeddus ac yn treialu'r defnydd o hydrogen fel tanwydd ar gyfer bysiau yn Abertawe. Fodd bynnag, er y byddai'r CCCT yn debygol o hwyluso gostyngiadau sylweddol i allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n gysylltiedig â symudiadau ar y rhwydwaith ffyrdd, ceir perygl y byddai hyn yn cael ei danseilio i ryw raddau gan y diwydiant hedfanaeth. Mae'r CCCT, yn unol â SDC, wedi ymrwymo i gynnal sector hedfanaeth iach yng Nghymru ar gyfer ei fanteision economaidd sylweddol. Mae pennod Hedfanaeth y CCCT yn ceisio sicrhau, er enghraifft, bod Maes Awyr Caerdydd yn paratoi strategaeth ddatgarboneiddio gadarn. Fodd bynnag, byddai'r mesurau a ddisgrifir yn y CCCT yn annhebygol o fantoli'r allyriadau sy'n

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gysylltiedig â hedfanaeth mewn gwirionedd. Mae ceir a cherbydau nwyddau trwm yn ffynhonnell llawer mwy o allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru na hedfanaeth ar hyn o bryd, ac felly ni fyddai'r ymrwymiad i sector hedfanaeth iach yn arwain at effaith niweidiol gyffredinol ar Amcan hwn yr ACI. Mae ychydig dros un rhan o dair o boblogaeth Cymru yn byw mewn ardaloedd gwledig ac er mwyn iddynt gael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol mae angen iddynt deithio pellteroedd mwy na'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol. Nod y CCCT yw gwella hygyrchedd i'r rhai mewn cymunedau gwledig trwy fentrau fel cynllun fflecsi. Fodd bynnag, er bod mwy o gefnogaeth i gerbydau trydan, a gwelliannau i wasanaethau trafnidiaeth gymunedol sy'n arbennig o bwysig mewn ardaloedd gwledig, byddai'n annhebygol o alluogi pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig i deithio mor effeithlon ac mor gynaliadwy â'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol, neu i fanteisio i'r eithaf ar gerbydau gydag allyriadau isel fel y rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol. Ar y cyfan, ystyrir â lefel ganolig o sicrwydd y byddai'r CCCT yn arwain at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol) ar allyriadau nwyon tŷ gwydr.
7. Galluogi cydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd	+	Hirdymor Isel	Gallai cysylltiadau cerdded a beicio newydd a gwell, fel y'u hyrwyddir drwy'r CCCT, arwain at gynnydd i'r gorchudd seilwaith gwyrdd ar hyd y llwybrau hyn, a allai helpu i reoli dŵr wyneb ffo ac i liniaru perygl llifogydd, yn dibynnu ar y dyluniad penodol. Nod y CCCT yw diogelu bioamrywiaeth ac ecosystemau a all fod yn nodweddion allweddol o ran galluogi cydnerthedd yn erbyn newid yn yr hinsawdd, fel storio carbon, hidlo llygryddion aer, helpu i atal perygl llifogydd a lleihau erydiad pridd. Mae i ba raddau y byddai'r CCCT yn arwain at fwy o seilwaith gwyrdd i helpu i liniaru'r perygl o lifogydd yn hynod ansicr. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel isel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy wella cydnerthedd seilwaith trafnidiaeth yn erbyn digwyddiadau tywydd eithafol), ar gydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
8. Diogelu a gwella ansawdd aer	+	Hirdymor Canolig	Mae'r sector trafnidiaeth, ac yn enwedig ceir, cerbydau nwyddau trwm, awyrennau a thrafnidiaeth sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd, yn ffynonellau sylweddol o allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygredd aer. Nod y CCCT yw gwneud gostyngiad sylweddol i ddibyniaeth pobl ar geir preifat i deithio. Byddai'n gwneud hynny trwy hyrwyddo teithio llesol pan fo'n briodol trwy lwybrau cerdded a beicio newydd a gwell a hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau hwy trwy rwydweithiau trafnidiaeth mwy deniadol ac effeithlon. Byddai'r gostyngiad net i nifer y ceir yn helpu i leihau'r llygredd aer sy'n gysylltiedig â'r sector trafnidiaeth yng Nghymru, yn enwedig mewn ardaloedd mwy trefol lle mae ansawdd aer yn sylweddol waeth nag ardaloedd mwy gwledig. Nod y CCCT yw cefnogi'r newid parhaus i gerbydau glanach, cerbydau trydan a dulliau trafnidiaeth eraill sy'n mabwysiadu technolegau arloesol fel hydrogen. Byddai hyn yn helpu i leihau'r allyriadau a gynhyrchir gan gerbydau sy'n cael eu defnyddio, gan gynnwys ceir preifat a bysiau. Byddai gwell cynnal a chadw a rheolaeth o'r rhwydwaith ffyrdd presennol hefyd yn debygol o ganiatáu teithiau mwy effeithlon, gan gynnwys llai o dagfeydd a segura, a fyddai'n arwain at lai o lygredd. Mae'n debygol y byddai rheolaeth a chynnal a chadw o'r fath yn cynnig cyfleoedd i wella'r seilwaith gwyrdd ar hyd coridorau ffyrdd, sy'n helpu i hidlo llygryddion aer allan a'u hymneilltuo. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau llygredd aer yn gysylltiedig â defnydd o geir) ac yn anuniongyrchol (e.e. ymgorffori seilwaith gwyrdd sy'n ymneilltuo llygredd aer mewn coridorau trafnidiaeth), ar lygredd aer.
9. Diogelu a gwella nodweddion unigryw lleol ein tirweddau a'n trefluniau	+	Hirdymor Isel	Byddai'r gostyngiad tebygol i nifer y ceir ar y ffyrdd drwy'r CCCT yn helpu i osgoi'r effeithiau niweidiol y gall ffyrdd eu cael ar gymeriad tirweddau a threfluniau, a sicrhau eu bod cyn lleied â phosibl, gan gynnwys trwy lygredd sŵn, aer a golau yn ogystal â thrwy fod â gwerth amwynder gweledol isel. Byddai hyn o fudd arbennig i ganolfannau aneddiadau hanesyddol yn ogystal â'r tirweddau naturiol unigryw sy'n gyffredin yn ardaloedd mwy gwledig Cymru. Mae'r CCCT yn hybu gwelliant seilwaith gwyrdd ac mae'r manteision yn cynnwys gwerth amwynder gweledol uchel seilwaith gwyrdd a chynefinoedd lled naturiol, yn ogystal â'i swyddogaeth o sgrinio ardaloedd rhag effeithiau gweledol datblygiadau newydd. Fodd

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel isel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau effaith weledol ceir ar y ffyrdd) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy warchod a gwella bioamrywiaeth), ar nodweddion unigryw tirweddau a threfluniau.
10. Hybu camau i warchod a gwella asedau treftadaeth	+	Hirdymor Canolig	Ledled Cymru, mae rheilffyrdd, twnelau a llwybrau hanesyddol o werth treftadaeth sylweddol. Yn yr un modd â chymeriad tirweddau a threfluniau, byddai'r gostyngiad i nifer y ceir ar y ffyrdd wedi'i achosi gan y CCCT, a'r gallu dilynol i osgoi ymyriadau sŵn, aer, golau ac ymyriadau gweledol eraill, a sicrhau eu bod cyn lleied â phosibl, yn helpu i ddiogelu amgylchedd asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol. Mae'n debygol y byddai'n ofynnol i waith cynnal a chadw a rheoli seilwaith trafnidiaeth presennol, a'r ddarpariaeth o unrhyw seilwaith trafnidiaeth newydd ystyried yr effeithiau posibl ar unrhyw asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol cyfagos, ac ymgorffori elfennau sy'n helpu i wella eu hamgylchedd. Gallai hyn fod yn arbennig o wir ar gyfer pontydd hanesyddol, a allai fod mewn perygl o ddifrod o gerbydau nwyddau trwm a cherbydau mawr yn eu croesi. Caiff diogelu a gwella bioamrywiaeth ei hyrwyddo drwy'r CCCT, a allai fod o fudd posibl i amgylchedd asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol oherwydd amwynder gweledol uchel seilwaith gwyrdd a chynefinoedd lled-naturiol, yn ogystal â'i swyddogaeth o ran sgrinio ardaloedd rhag effeithiau gweledol datblygiad newydd. Fodd bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Byddai gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol ledled Cymru yn debygol o helpu i wella hygyrchedd ardaloedd hanesyddol ac asedau treftadaeth i bawb o bob cefndir, gan gynnwys pobl leol a thwristiaid. Byddai hyn yn helpu i hyrwyddo pwysigrwydd yr asedau a'r ardaloedd hyn a gallai arwain yn sgil hynny at fuddsoddiad newydd, fel cynnydd yn nifer yr ymwelwyr, a fyddai'n helpu i ddiogelu asedau ac ardaloedd treftadaeth i genedlaethau'r dyfodol eu mwynhau. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol),

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy fuddsoddi mewn seilwaith trafnidiaeth sydd hefyd yn ased treftadaeth) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy wella hygyrchedd asedau treftadaeth), ar asedau treftadaeth.
11. Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth, geoamrywiaeth ac ecosystemau	+	Hirdymor Canolig	Nod y CCCT yw sicrhau bod y system drafnidiaeth yn mabwysiadu strategaethau rheoli tir cynaliadwy sy'n cynnwys cydnerthedd ecosystemau mewn gweithrediadau trafnidiaeth. Ar ei ffurf bresennol, gall y sector trafnidiaeth beri bygythiadau sylweddol i gynefinoedd a rhywogaethau, gan gynnwys gwahanu cynefinoedd, ynysu rhywogaethau, a gall arwain at lefelau o lygredd sy'n uwch na llwythi critigol cynefinoedd sensitif. Gall ymyriadau sŵn a golau o'r sector trafnidiaeth fod yn hynod niweidiol i rai rhywogaethau hefyd. Mae'n debygol y byddai'r CCCT yn osgoi effeithiau niweidiol ar ecosystemau wedi'u hachosi gan ffyrdd newydd yn gwahanu cynefinoedd ac yn ynysu rhywogaethau, gan fod gwaith adeiladu ffyrdd newydd ar saib ar hyn o bryd tra'n disgwyl Adolygiad Ffyrdd Cymru. Byddai'r

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			effeithiau ar ecosystemau o ffyrdd newydd yn gysylltiedig â datblygiadau newydd, fel tai, yn cael sylw drwy'r system gynllunio a'r asesiad effaith penodol i safleoedd a gynhelir yn rhan o'r broses hon. Byddai'r newid i ddulliau teithio allyriadau isel, gan gynnwys teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus, a thrydaneiddio yn helpu i osgoi effeithiau niweidiol ar gynefinoedd sy'n sensitif i ansawdd aer, a sicrhau bod yr effeithiau hyn cyn lleied â phosibl, yn enwedig lle mae lefelau eisoes yn uwch na'u llwythi critigol. Mae'n bosibl y gallai cynnal a chadw a rheoli seilwaith trafnidiaeth presennol gynnig cyfleoedd i gynnwys elfennau seilwaith gwyrdd sy'n cynyddu eu gwerth bioamrywiaeth, fel gosod seilwaith gwyrdd ar hyd coridorau ffyrdd. Lle caiff llwybrau cerdded a beicio newydd eu gosod, byddai'r rhain yn cynnig cyfle i gynnwys elfennau seilwaith gwyrdd sy'n fioamrywiol ond hefyd yn cynnig buddion ehangach i'r ecosystem gan gynnwys coridorau bywyd gwyllt, gwelliannau i ansawdd aer, hidlo dŵr, dal a storio carbon a gwelliannau i dirweddau a threfluniau. Fodd bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy gynnwys elfennau bioamrywiaeth mewn seilwaith trafnidiaeth) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy leihau llygredd aer), ar fioamrywiaeth. Dylid ystyried y mân effeithiau cadarnhaol hyn yng nghyd-destun Cynllun Gweithredu Adfer Natur Cymru, sy'n tynnu sylw at yr angen brys i fodloni amcanion ac uchelgeisiau adfer natur yng Nghymru.
12. Sicrhau'r defnydd cynaliadwy o adnoddau naturiol	+	Hirdymor Canolig	Mae'r CCCT yn annog y defnydd o ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, carbon isel, fel teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn hytrach na cheir preifat, yn ogystal â thrydaneiddio trafnidiaeth, a fyddai'n debygol o gael effaith gadarnhaol ar ymdrechion i leihau'r defnydd o adnoddau naturiol fel tanwyddau ffosil. Hefyd, nod y CCCT yw lleihau'r angen i deithio, gan leihau ymhellach faint o adnoddau naturiol a ddefnyddir yn y sector trafnidiaeth. Gallai cynnal a chadw seilwaith trafnidiaeth presennol drwy'r CCCT helpu i leihau faint o seilwaith newydd sydd ei angen, ac felly lleihau faint o wastraff sy'n cael ei gynhyrchu. Fodd

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			bynnag, byddai'r ddarpariaeth o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell yn debygol o'i gwneud yn ofynnol defnyddio adnoddau naturiol i ryw raddau. Mae lleihau nifer y ceir ar ffyrdd Cymru yn hanfodol i nodau'r CCCT. Byddai hyn yn arwain at ostyngiad yn y llygryddion o bibellau gwacáu neu ollyngiadau yn syrthio ar y tarmac, ac felly byddai llai o siawns y bydd dŵr wyneb ffo yn cludo'r llygryddion hyn i mewn i'r pridd, i ddŵr daear ac i ddŵr wyneb, gan arwain at welliant i ansawdd dŵr. Gall traul teiars ceir ar ffyrdd fod yn ffynhonnell sylweddol o lygredd plastig yn yr amgylchedd naturiol, gan gynnwys yn yr amgylchedd dŵr, a byddai'n debygol y byddai hyn yn cael ei leihau i ryw raddau gan gynigion drwy'r CCCT cyfan oherwydd y symudiad tuag at deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau'r defnydd o adnoddau naturiol ar gyfer cynlluniau ffyrdd newydd) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy leihau traul teiars ar ffyrdd newydd ac felly diogelu ansawdd dŵr), ar adnoddau naturiol.
13. Galluogi camau i ddiogelu ardaloedd tawel ac atal llygredd sŵn a golau	+	Hirdymor Canolig	Byddai'r CCCT yn cynyddu'r niferoedd sy'n manteisio ar ddulliau trafnidiaeth cyhoeddus a llesol, gan leihau'r defnydd o geir preifat. Byddai hyn yn debygol o arwain at effeithiau cadarnhaol ar ddiogelu ardaloedd tawel oherwydd gostyngiad i lygredd sŵn a golau. Trwy ei gefnogaeth i gerbydau trydan, sy'n llawer mwy tawel na cherbydau petrol a diesel, mae'n debygol y byddai'r CCCT yn helpu i leihau ymyriadau sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Disgwylir y byddai gostyngiad i nifer y ceir ar y ffyrdd trwy hyrwyddo opsiynau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn helpu i leihau llygredd golau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Fodd bynnag, gallai mentrau eraill y CCCT, fel goleuadau ar lwybrau teithio llesol ac mewn Canolfannau Cyfnewid arwain at fwy o oleuadau i helpu i wella diogelwch a lleihau'r ofn o drosedd, a allai gynyddu llygredd golau os caiff y rhain eu gosod mewn ardaloedd gwledig. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol) uniongyrchol ar dawelwch, ac atal llygredd sŵn a golau.

Osgoi, lleihau neu liniaru effeithiau negyddol a sicrhau bod effeithiau cadarnhaol mor fawr â phosibl – crynodeb o'r argymhellion

N.13. Awgrymodd yr ACI o'r CCCT drafft argymhellion i ystyried eu hymgorffori yn y CCCT terfynol. Nod yr argymhellion hyn oedd gwella perfformiad cynaliadwyedd cyffredinol cynigion y CCCT. Trwy'r arfarniadau o elfennau'r CCCT drafft, gwnaed argymhellion ar gyfer pob adran yn erbyn pob Amcan yr ACI, pan fo'n briodol, er mwyn helpu i osgoi neu liniaru effeithiau negyddol ac i helpu i sicrhau bod effeithiau cadarnhaol mor fawr â phosibl. Ystyriwyd yr argymhellion hyn gan lunwyr y cynllun. Cyflwynir yr argymhellion ac ymatebion Llywodraeth Cymru yn llawn yn Adroddiad yr ACI.

Monitro effeithiau arwyddocaol

N.14. Mae'r ACI wedi nodi effeithiau tebygol y CCCT ar Amcanion yr ACI dros y byrdymor, y tymor canolig a'r hirdymor. Rhoddir dynodiad o sicrwydd yr effeithiau hyn hefyd. Fodd bynnag, ceir perygl bod effeithiau cynaliadwyedd y CCCT yn wahanol i'r rhai a ragwelwyd, er enghraifft oherwydd amgylchiadau na ellid eu rhagweld. Mae'n elfen hanfodol o ddarparu datblygu cynaliadwy felly i fonitro effeithiau'r CCCT o ran yr effeithiau a ragwelir. Mae monitro rheolaidd yn galluogi'r awdurdodau perthnasol i ddiwygio cynlluniau yn ôl yr angen, os bydd effeithiau negyddol annisgwyl yn codi neu os na fydd effeithiau cadarnhaol disgwyliedig yn codi.

N.15. Cyflwynir fframwaith monitro yn Adroddiad yr ACI sy'n nodi amrywiaeth o ddangosyddion i'w monitro sy'n berthnasol i effeithiau sylweddol tebygol y CCCT. Yn ogystal â monitro i ba raddau y mae'r CCCT yn arwain at yr effeithiau a nodir yn yr ACI, mae'r fframwaith monitro yn cynnig dynodiad o effeithiau'r CCCT ar y llinell sylfaen amgylcheddol, gymdeithasol, ddiwylliannol ac economaidd yng Nghymru.

1 Cyflwyniad

1.1 Beth yw'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth?

1.1.1 Mae'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (CCCT) 5 mlynedd, ynghyd â Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn ceisio gweithredu'r blaenoriaethau a nodwyd yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 (SDC)[5], trwy brosiectau, cynlluniau, mentrau neu ymyriadau penodol a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Bydd y CCCT yn nodi gwariant, gan gynnwys cyflawni prosiectau sydd eisoes ar waith. Bydd y CCCT hefyd yn cefnogi gweithrediad SDC a Cymru'r Dyfodol – y Cynllun Cenedlaethol 2040[6], a bydd hefyd wedi'i gyfochri â Chynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru[7] a Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru[8] a chaiff ei adolygu bob pum mlynedd. Bydd angen i'r CCCT ystyried symudiadau pobl a nwyddau.

Datganiad o'r Cronfeydd sydd ar Gael

1.1.2 Nodir cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth yn y gyllideb ddrafft a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2022, ac maent yn ddiweddariad i'r gyllideb a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022. Mae'r gyllideb yn cynnig canllaw i'r lefelau o wariant ar wasanaethau trafnidiaeth, cynnal a chadw a phrosiectau sydd yn yr arfaeth ar gyfer y blynyddoedd nesaf. Fodd bynnag, oherwydd setliad cyllideb flynyddol Llywodraeth Cymru, nid yw'r rhain yn ymrwymiad cyfalaf a refeniw absoliwt ar gyfer hyd y cynllun. Efallai y bydd angen addasu cynlluniau yn y dyfodol oherwydd rhwystrau ariannol gan gynnwys y sgil-effeithiau o fini-gyllideb mis Medi, pwysau chwyddiant, yr argyfwng costau byw, Brexit a'r gwrthdaro yn Wcráin. Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Bwrdd Perfformiad Trafnidiaeth i adolygu eu cynnydd cyffredinol ar SDC a bydd yn cynnwys rhanddeiliaid, gan gynnwys defnyddwyr, y sector masnachol a'r trydydd sector, awdurdodau lleol a grwpiau cydraddoldeb i gefnogi gwaith y Bwrdd. Bydd y Bwrdd yn monitro'r cynlluniau ategol gan gynnwys y CCCT. Bydd hyn yn cynnwys y canlynol:

- **Newid dulliau teithio -** Mae newid dulliau teithio wrth wraidd SDC. Mae Cymru Sero Net – Cyllideb Garbon (2021-2025)[9] yn cynnwys datganiad uchelgais ar gyfer y sector trafnidiaeth i leihau allyriadau carbon gan drafnidiaeth teithwyr 22% erbyn 2025, a 98% erbyn 2050[10]. Mae'r mesurau i'w monitro yn cynnwys:
  - Y defnydd o gerbydau trydan.
  - Gweithio o bell: Mae Cymru wedi pennu targed o 30% o'r gweithlu yn gweithio o bell yn rheolaidd. Bydd blaenoriaeth Llywodraeth Cymru o ran lleihau galw yn cynorthwyo i gyflawni hyn.

- Cyflawni newid dulliau teithio wrth i fwy o bobl ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio. Yn seiliedig ar ein dadansoddiad presennol, mae Llywodraeth Cymru wedi pennu targed o 45% o deithiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio – erbyn 2040.
- Mesurau llesiant: bydd Llywodraeth Cymru hefyd yn casglu data presennol a data o'r Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd a ffynonellau eraill gan gynnwys data ar effaith cyllido, er mwyn adrodd o gymharu ag uchelgeisiau llesiant:
    - Byddai yn dda ar gyfer pobl a chymunedau yn cynnwys mesurau yn ymwneud â chydraddoldeb er mwyn inni allu deall yn well sut brofiad y caiff gwahanol grwpiau â nodweddion gwarchodedig wrth deithio a lefel eu boddhad.
    - O ran iechyd, byddwn yn parhau i fesur ansawdd aer a sŵn amgylcheddol y gellir eu priodoli i drafnidiaeth. Er diogelwch, bydd Llywodraeth Cymru yn ystyried monitro pa mor ddiogel y mae pobl yn teimlo wrth ddefnyddio gwahanol fathau o drafnidiaeth gyhoeddus, a hefyd cerdded a beicio.
    - Yn dda ar gyfer yr amgylchedd: bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i asesu CO_2 ac allyriadau eraill o wahanol ddulliau teithio, yn ogystal â thunelli o garbon a gynhyrchir fesul person fesul cilomedr sy'n cael eu teithio drwy wahanol ddulliau. Bydd angen i Lywodraeth Cymru hefyd ystyried effaith trafnidiaeth ar fioamrywiaeth, cadernid ecosystemau a gwastraff.
    - Yn dda i'r economi a lleoedd yng Nghymru: Bydd hyn yn cynnwys ystyried y graddau y gall pobl gyrraedd gwaith, hamdden, addysg a gwasanaethau trwy ddulliau teithio cynaliadwy, yn ogystal â materion fel fforddiadwyedd a'r hyn sy'n achosi tagfeydd.
    - Er mwyn deall pa mor dda yr ydym yn rheoli ac yn cynnal seilwaith, mae angen data arnom ar gyflwr y seilwaith trafnidiaeth gan gynnwys nifer a difrifoldeb diffygion â'r ôl-groniad cynnal a chadw cysylltiedig. Mae oed cyfartalog ac effeithlonrwydd tanwydd cerbydau gwasanaeth gan gynnwys y fflyd bysiau, tacsi a cherbydau hurio preifat a cherbydau rheilffyrdd hefyd yn berthnasol.
    - Yn y dyfodol byddai'n ddefnyddiol deall yn well y gweithlu trafnidiaeth yng Nghymru, er bod hwn yn anodd ei ddiffinio, o ystyried y gallai hefyd gynnwys logisteg, a rhannau o'r economi ymwelwyr.
    - Yn dda ar gyfer diwylliant a'r Gymraeg: bydd angen data ar Lywodraeth Cymru ar gyfraniad trafnidiaeth at ddiwylliant a'r Gymraeg, a gwell gwybodaeth am ddiogelu asedau treftadaeth a'u lleoliadau wrth reoli asedau ac mewn ymyriadau trafnidiaeth.

1.2 Beth yw'r Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig?

1.2.1 Er mai proses yw ACI ar gyfer rhagweld a gwerthuso effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol tebygol cynllun a'i nod yw sicrhau bod datblygu cynaliadwy yn ganolog i'r broses o lunio cynllun, gellir ei ddefnyddio hefyd i nodi effeithiau diwylliannol sy'n galluogi iddo fod yn gyson â phedair elfen o ddatblygu cynaliadwy yng nghyfraith Cymru.

1.2.2 Mae AAS yn un o ofynion sawl darn o ddeddfwriaeth gan gynnwys Cyfarwyddeb Ewropeaidd 2001/42/EC ar asesu effeithiau cynlluniau a rhaglenni penodol ar yr amgylchedd (y Gyfarwyddeb Asesu Amgylcheddol Strategol)[11] a droswyd yn uniongyrchol i gyfraith Cymru drwy'r Rheoliadau AAS[12]. Proses systemig ar gyfer arfarnu canlyniadau amgylcheddol cynlluniau a rhaglenni i sicrhau bod materion amgylcheddol yn cael eu hintegreiddio a'u hasesu cyn gynted â phosibl yn y broses o wneud penderfyniadau yw AAS. Mae Erthygl 1 y Gyfarwyddeb AAS yn nodi mai'r nod yw:

"provide for a high level of protection of the environment and to contribute to the integration of environmental considerations into the preparation and adoption of plans and programmes with a view to promoting sustainable development".

1.2.3 Asesiad o effeithiau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol Cynllun yw Arfarniad Cynaliadwyedd (AC), a gynhelir o ddechrau proses llunio Cynllun i sicrhau bod penderfyniadau yn cael eu gwneud sy'n cyd-fynd ag egwyddorion datblygu cynaliadwy. Mae AC yn broses systematig ac ailadroddol sy'n nodi ac yn adrodd ar i ba raddau y bydd gweithredu'r cynllun yn cyflawni'r amcanion amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd y gellir diffinio datblygu cynaliadwy drwyddynt ac yn nodi cyfleoedd i wella perfformiad cynllun yng nghyswllt y rhain.

1.2.4 Yr arfer gorau yw integreiddio AC ac AAS yn un broses gydlynol. Mae Llywodraeth Cymru, yn unol â'r gwaith a wnaed ar yr ACI o SDC wedi penderfynu integreiddio sawl asesiad effaith arall â'r AC i greu ACI, gan gynnwys:

- Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb;
- Y Gymraeg;
- Prawfesur Gwledig;
- Hawliau Plant;
- Y Newid yn yr Hinsawdd;
- Datblygu Economaidd (gan gynnwys y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol); ac
- Asesu'r Effaith ar Iechyd.

1.2.5 Mae rhai o'r rhain yn asesiadau effaith statudol ac mae Llywodraeth Cymru yn gwneud rhai yn ofynnol, fel y disgrifir yn ddiweddarach yn Adran 2 yr adroddiad hwn.

1.2.6 Mae'r Gyfarwyddeb AAS yn nodi pynciau penodol yn Atodiad 1(f) y mae'n ofynnol eu hystyried trwy gydol yr AAS ac yn elfen allweddol o'r ACI hwn felly. Mae hyn yn cynnwys:

- Bioamrywiaeth;
- Poblogaeth;
- Iechyd pobl;
- Ffawna;
- Fflora;
- Pridd;
- Dŵr;
- Aer;
- Ffactorau hinsoddol;
- Asedau perthnasol;
- Treftadaeth ddiwylliannol gan gynnwys treftadaeth bensaernïol ac archeolegol;
- Tirwedd; a'r
- Rhyngberthynas rhwng y ffactorau uchod.

1.2.7 Mae Ffigur 1-1 yn nodi sut mae'r broses o ddatblygu'r CCCT yn cyd-fynd a phroses yr ACI.

1.2.8 Mae Llywodraeth Cymru wedi paratoi dogfen gyfarwyddyd ar Asesiad Effaith Integredig a ystyriwyd drwy gydol proses yr ACI.

1.2.9 Cynhaliwyd proses Sgrinio Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd o'r CCCT hefyd. Mae hyn ar wahân i'r ACI, er bod canlyniadau'r asesiad hefyd wedi cael eu hintegreiddio i'r ACI. Proses o benderfynu a allai'r CCCT arwain o bosibl at effeithiau arwyddocaol ar gyfanrwydd safleoedd o werth bioamrywiaeth pwysig a ddynodwyd yn rhyngwladol yw Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd.

1.2.10 Mae'r angen i fabwysiadu dull integredig yn ganolog i egwyddorion datblygu cynaliadwy. Mae integreiddio'r asesiadau eraill hyn yn sicrhau y mabwysiadir dull cydweithredol ar gyfer gwahanol faterion, gan rannu gwybodaeth a chydnabod cysylltiadau rhwng pynciau mewn ffordd gyson a thryloyw. Mae hyn yn cynnig mecanwaith cadarn a thrylwyr ar gyfer nodi problemau a chyfleoedd, gan asesu effeithiau gan gynnwys effeithiau cronnol ac anuniongyrchol a gwneud gwaith monitro mewn ffordd gyfannol. Ar y cyfan, mae'r ACI yn hwyluso golwg fwy cytbwys o'r goblygiadau cynaliadwyedd a'r cyfleoedd sy'n deillio o'r CCCT. Mae Ffigur 1-2 yn rhoi trosolwg o'r asesiadau effaith a integreiddiwyd i'r ACI hwn.

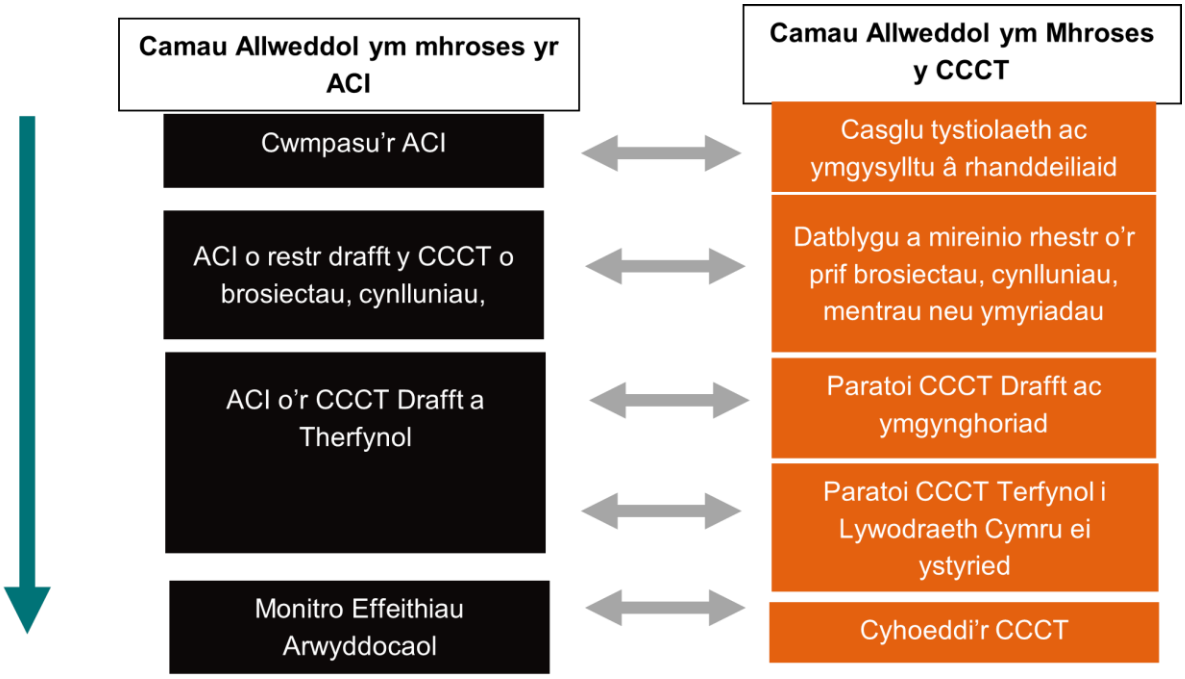
1.3 Diben yr Adroddiad ACI hwn

1.3.1 Diben yr Adroddiad ACI hwn yw esbonio'r broses asesu ailadroddol a sut mae hon wedi llunio'r CCCT o'r fersiwn wreiddiol hyd at y fersiwn ddiweddaraf. Mae'n cyflwyno effeithiau cadarnhaol a negyddol posibl y CCCT, i hysbysu'r broses ymgynghori.

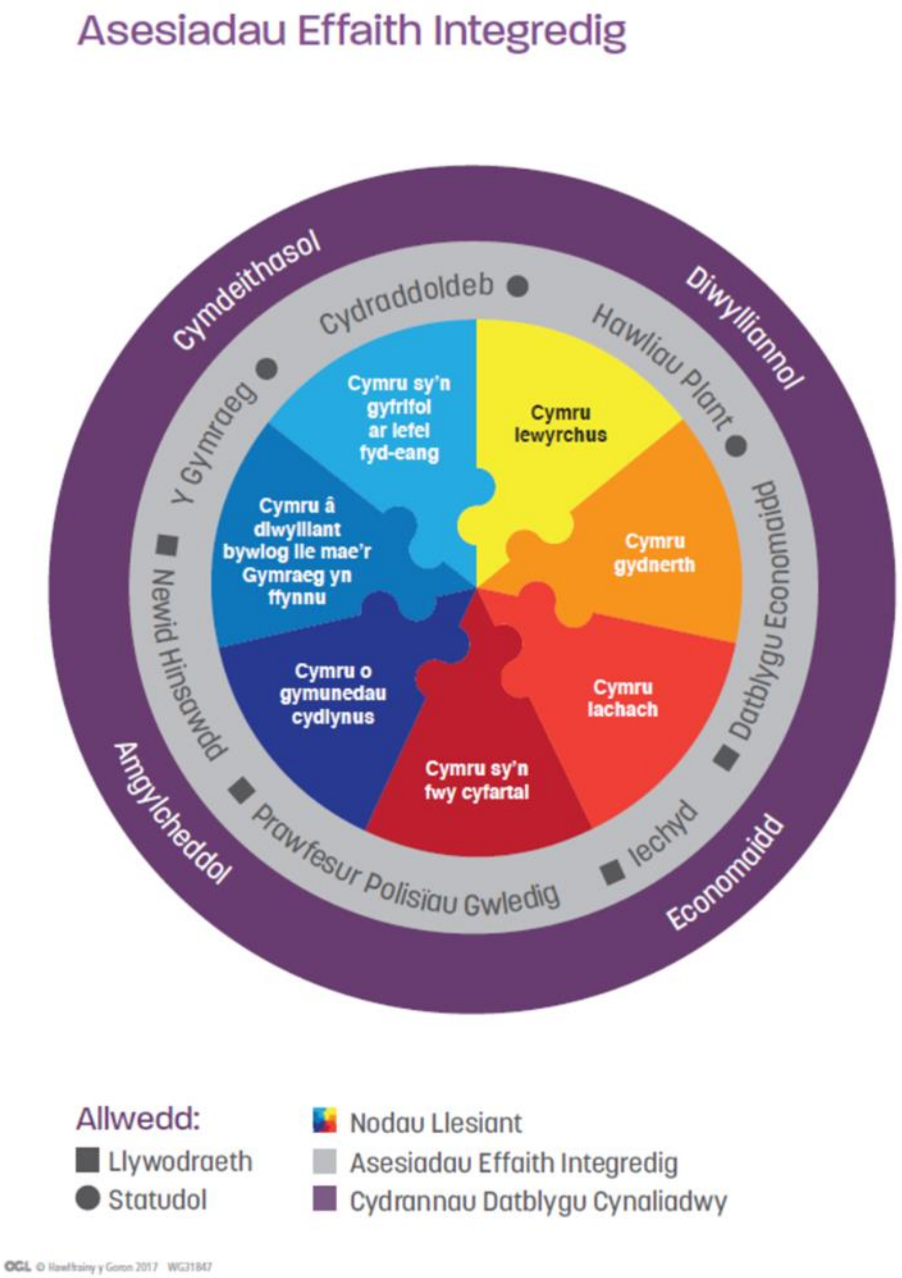
1.3.2 Mae cwmpas yr asesiad o'r CCCT yn seiliedig ar y fframwaith asesu amcanion, a ddatblygwyd ac a fireiniwyd yn ystod Cam Cwmpasu'r ACI (gweler Atodiadau A a B). Mae'r asesiad yn un lefel uchel sy'n adlewyrchu cylch gwaith cenedlaethol y CCCT a'i ddiben. Mae'r asesiad wedi cymryd i ystyriaeth yr hyn y gallai'r CCCT ei gyflawni o bosibl, a'i gwmpas cenedlaethol. Felly mae'n cydnabod swyddogaeth a dylanwad rhanddeiliaid eraill, fel darparwyr addysg neu fyrddau iechyd, o ran cyflawni nodau cyffredin.

1.3.3 Mae'r ACI yn dangos y broses dryloyw a chadarn o wneud penderfyniadau a fabwysiadwyd wrth ddatblygu'r CCCT. Mae datblygiad cydredol yr ACI a'r CCCT wedi bod yn ailadroddol, a chynhaliwyd trafodaethau rheolaidd rhwng timau'r ACI a'r CCCT. Gwnaed argymhellion ar gyfer gwelliannau neu ddewisiadau amgen trwy arfarnu fersiwn gynnar o'r CCCT. Yr Adroddiad ACI Interim hwn yw cam cyntaf yr asesiad llawn. Mae'r broses gydweithredol o weithio wedi cynnwys cyfarfodydd gydag amrywiaeth eang o noddwyr prosiect, i drafod y materion datblygol. Felly mae proses yr ACI wedi gallu darparu gwybodaeth gywir, gadarn a thryloyw i Lywodraeth Cymru am gynaliadwyedd y cynllun drafft a'r rhaglenni (gan gynnwys yn unigol ac yn gronnol), sydd wedi chwarae rhan ym mhroses gwneud penderfyniadau Llywodraeth Cymru am yr hyn i'w gynnwys yn y CCCT. Fodd bynnag, nodir na chyflwynir unrhyw ddewisiadau amgen rhesymol ffurfiol yn yr Adroddiad ACI hwn. Trafodwyd datblygiad 'dewisiadau amgen rhesymol' yn faith gyda thîm y CCCT, gan ystyried gwahanol gyfeiriadau a phosibiliadau. Mae'r CCCT a'r Adroddiad ACI cysylltiedig wedi ystyried yr holl 'ddewisiadau amgen', sef y cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn y CCCT drafft. Mae'r CCCT terfynol yn cyflwyno'r opsiynau a ffefrir, gan gymryd yr arfarniadau yn yr Adroddiad ACI hwn ac ymatebion a dderbyniwyd yn ystod yr ymgynghoriad i ystyriaeth. Esbonnir hyn ymhellach yn adran 2.4 yr adroddiad hwn.

Ffigur 1-1: Amlinelliad o Broses yr ACI a'r CCCT



Ffigur 1-2: Asesiadau effaith i'w hintegreiddio ochr yn ochr â'r ACI/AAS



1.4 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru)

1.4.1 Nod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015[13], a gymeradwywyd gan y Cynulliad Cenedlaethol ym mis Mawrth 2015, yw rhoi Cymru yn syth ar lwybr cynaliadwy i wella ein llesiant. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus ymgymryd â datblygu cynaliadwy a ddiffinnir fel:

"y broses o wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru drwy weithredu yn unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy, gan anelu at gyrraedd y nodau llesiant".

1.4.2 Mae Adran 2 Deddf Cynllunio (Cymru) 2015 yn nodi diffiniad datblygu cynaliadwy ar gyfer y system gynllunio ac mae'n cyfeirio'n uniongyrchol at y diffiniad yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

1.4.3 Ffordd o wneud pethau yw datblygu cynaliadwy, yn hytrach na diben ynddo'i hun; mae'r Ddeddf yn cyfarwyddo cyrff cyhoeddus ar sut y dylent weithredu i'w sicrhau. Datblygu cynaliadwy yw'r broses y gellir ei defnyddio i wella llesiant. Mae'n cydnabod bod llawer o bethau sy'n penderfynu ansawdd bywyd unigolyn (ei lesiant), ac y gellir categoreiddio'r rhain i gyd yn fras yn ffactorau amgylcheddol, economaidd, cymdeithasol a diwylliannol. Mae'r rhain wedi'u cynnwys yn y nodau llesiant. Felly gall gwella ansawdd ein hamgylchedd, ein heconomi, ein cymdeithas a'n diwylliant wella llesiant unigolion a llesiant Cymru yn ei chyfanrwydd. Ni ellir gwahanu'r nodau llesiant hyn oddi wrth ei gilydd (gweler Tabl 1-1).

Tabl 1-1: Saith Nod Llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015)

Nod Llesiant	Disgrifiad
Cymru lewyrchus.	Cymdeithas arloesol, gynhyrchiol, carbon isel sy'n cydnabod y terfynau sydd ar yr amgylchedd byd-eang ac sydd, o ganlyniad, yn defnyddio adnoddau mewn modd effeithlon a chymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd); ac sy'n datblygu poblogaeth fedrus ac addysgedig mewn economi sy'n cynhyrchu cyfoeth ac yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth, gan ganiatáu i bobl fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy gael gafael ar waith addas.
Cymru gydnerth.	Cenedl sy'n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach gweithredol sy'n cynnal cydnerthedd cymdeithasol, economaidd ac ecolegol ynghyd â'r gallu i addasu i newid (er enghraifft newid yn yr hinsawdd).
Cymru iachach.	Cymdeithas lle mae llesiant corfforol a meddyliol pobl cystal â phosibl a lle deellir dewisiadau ac ymddygiadau sydd o fudd i iechyd yn y dyfodol.
Cymru sy'n fwy cyfartal.	Cymdeithas sy'n galluogi pobl i gyflawni eu potensial ni waeth beth fo'u cefndir neu eu hamgylchiadau (gan gynnwys eu cefndir a'u hamgylchiadau cymdeithasol-economaidd).
Cymru o gymunedau cydlynus.	Cymunedau atyniadol, hyfyw a diogel sydd â chysylltiadau da.
Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu.	Cymdeithas sy'n hyrwyddo ac yn gwarchod diwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg ac sy'n annog pobl i gyfranogi yn y celfyddydau, a chwaraeon a gweithgareddau hamdden.
Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang.	Cenedl sydd, wrth iddi wneud unrhyw beth i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn ystyried a allai gwneud peth o'r fath gyfrannu'n gadarnhaol at lesiant byd-eang.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015: Yr Hanfodion[14]

Pwysigrwydd Integreiddio'r Saith Nod Llesiant yn yr ACI

1.4.4 Mae gan y CCCT swyddogaeth bwysig o ran cyfrannu at fodloni nodau llesiant dros gyfnod 5 mlynedd y cynllun, a bydd y dull arfarnu yn helpu Llywodraeth Cymru i ddeall lle gall y CCCT sicrhau bod y cyfraniad hwnnw mor fawr â phosibl. Dilynwyd y broses hon ar gyfer yr ACI o SDC, ac roedd y nodau llesiant yn rhan annatod o'r gwaith o baratoi'r Adroddiad Cwmpasu a Fframwaith yr ACI (Tabl 2-3). Defnyddiwyd y nodau llesiant hefyd i hysbysu'r adolygiad o'r dystiolaeth, i nodi problemau ac i strwythuro Fframwaith yr ACI. Bydd y Fframwaith ACI a ddefnyddir ar gyfer y CCCT yn dilyn yr un a ddatblygwyd ar gyfer SDC, gan fod y CCCT, yn ei hanfod, yn ddogfen i weithredu SDC.

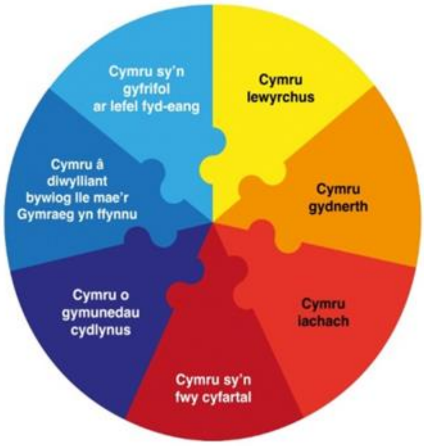
Dulliau o Weithio

1.4.5 Mae'r egwyddor o ddatblygu cynaliadwy a ddiffiniwyd gan y Ddeddf yn rhan annatod o sut y mae'n rhaid i gyrff cyhoeddus - gan gynnwys Llywodraeth Cymru - weithredu bellach. Mae hyn yn cynnwys gweithredu mewn ffordd sy'n ceisio sicrhau bod anghenion y presennol yn cael eu diwallu heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain, trwy gymryd yr egwyddor datblygu cynaliadwy i ystyriaeth.

1.4.6 Mae'r egwyddor wedi ei chyfansoddi o bum dull o weithio y mae'n ofynnol i gyrff cyhoeddus eu cymryd i ystyriaeth wrth ymgymryd â datblygu cynaliadwy (gweler Ffigur 1-3) sef:

- Edrych i'r **hirdymor** fel nad yw Llywodraeth Cymru yn peryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain;
- Mabwysiadu dull **integredig** fel bod cyrff cyhoeddus yn ystyried yr holl nodau llesiant wrth benderfynu ar eu hamcanion llesiant;
- **Cynnwys** amrywiaeth o'r boblogaeth yn y penderfyniadau sy'n effeithio arnynt;
- **Cydweithio** ag eraill mewn ffordd gydweithredol i ddod o hyd i atebion cynaliadwy cyffredin;
- Deall yr achosion sydd wrth wraidd problemau i'w **hatal** rhag digwydd.

Ffigur 1-3: Y Nodau Llesiant a'r Pum Dull o Weithio

<table>
<tr><th>Nodau Llesiant</th><th>Dulliau o Weithio</th></tr>
<tr><td rowspan="5">
</td><td>Hirdymor</td></tr>
<tr><td>Integreiddio</td></tr>
<tr><td>Cydweithio</td></tr>
<tr><td>Cynnwys</td></tr>
<tr><td>Atal</td></tr>
</table>

Ffynhonnell: wedi'i addasu o: Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015: Yr Hanfodion[15]

Y Dulliau o Weithio, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth

1.4.7 Mae'r pum dull o weithio yn rhan annatod o'r broses o baratoi'r CCCT ac felly trwy gysylltiad, yr ACI. Yn ystod y gwaith y mae Arcadis, Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi ei wneud, rydym wedi ystyried sut y mae'r dulliau o weithio yn llunio'r hyn yr ydym yn ei wneud. Mae Tabl 1-2 yn cynnig trosolwg o'n dull, a bennwyd ar ddechrau'r prosiect.

Tabl 1-2: Y pum dull o weithio a'r CCCT/ACI

Edrych i'r hirdymor
Datblygiad y CCCT
Er ei fod yn gynllun 5 mlynedd, i sicrhau ein bod yn ystyried yr hirdymor, datblygwyd y CCCT i ddarparu prosiectau, cynlluniau, mentrau neu ymyriadau penodol a fydd yn sicrhau datblygiad cynaliadwy Cymru yn yr hirdymor trwy ei system drafnidiaeth. Yn bwysig, mae'r CCCT hefyd yn cefnogi syniadau y tu hwnt i 2040 pryd bynnag y bo'n bosibl, gan wneud defnydd o dystiolaeth a thueddiadau a cheisio deall canlyniadau dros yr amserlenni hiraf sydd ar gael. Er mai prosiectau, cynlluniau, mentrau neu ymyriadau mwy byrdymor yw elfennau allweddol y CCCT, yn y pen draw mae'r CCCT yn cefnogi dull nad yw wedi ei gyfyngu gan anghenion byrdymor yn unig.
Swyddogaeth yr ACI
Swyddogaeth yr ACI yw cynorthwyo gwaith llunio prosiectau a chynigion yn yr hirdymor yn y CCCT. Mae'n nodi ac yn ystyried amrywiaeth eang o dystiolaeth gymdeithasol, amgylcheddol, diwylliannol ac economaidd. Mae'r adolygiad o gynlluniau a rhaglenni llinell sylfaen, a'r broses o nodi problemau a chyfleoedd yn manteisio ar gorff manwl o dystiolaeth sy'n ystyried y byrdymor, y tymor canolig a'r hirdymor. Mae'r fframwaith profi yn profi polisïau sy'n dod i'r amlwg a'u gallu i gyflawni'r amcanion hirdymor. Mae'r opsiynau a ddatblygwyd ac a brofwyd drwy'r ACI yn ystyried yn benodol y ddarpariaeth o newid strategol hirdymor. Mae Atodiad B yr ACI yn cyflwyno'r dystiolaeth llinell sylfaen sy'n edrych ar dueddiadau byrdymor, tymor canolig a hirdymor. Mae hyn yn cyfrannu at y broses o nodi materion allweddol a chyfleoedd i'r CCCT roi sylw iddynt ac wedi llunio Fframwaith yr ACI ar gyfer asesu'r CCCT.

Mabwysiadu dull integredig
Datblygiad y CCCT
Mae'r CCCT yn gyson â darpariaeth polisïau Llywodraeth Cymru gan gynnwys SDC; y Strategaeth Genedlaethol: Ffyniant i Bawb, y Cynllun Gweithredu ar yr Economi; a Cymru'r Dyfodol: y cynllun cenedlaethol 2040, ac yn eu cefnogi. Mae'r CCCT yn gwneud penderfyniadau pwysig ar opsiynau buddsoddi a fydd yn effeithio ar ddatblygiad Cymru yn y dyfodol. Mae'n nodi ac yn cyflwyno prosiectau, cynlluniau, mentrau neu ymyriadau penodol, dros gyfnod o 5 mlynedd. Mae ei bolisïau wedi'u hintegreiddio, gan sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl at y nodau llesiant, ac yn cael eu datblygu trwy broses asesu fanwl gan gynnwys tystiolaeth. Yr ACI yw'r dull y byddwn yn ei ddilyn i brofi'r integreiddiad hwn a sicrhau bod y cyfraniad at fodloni'r nodau llesiant mor fawr â phosibl.
Swyddogaeth yr ACI
Yr ACI yw'r dull integredig o ddatblygu'r CCCT ac asesu ei bolisïau sy'n dod i'r amlwg. Mae'n sicrhau y dilynir dull cyfannol, gan rannu gwybodaeth a chydnabod cysylltiadau rhwng y gwahanol feysydd pwnc ac felly'r nodau. Mae proses yr ACI yn cynnwys adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion amgylcheddol perthnasol ar raddfa genedlaethol i ryngwladol. Mae hyn yn galluogi Llywodraeth Cymru i fanteisio ar synergeddau posibl, i nodi cyfleoedd ac i ymdrin ag unrhyw anghysondebau a chyfyngiadau. Yn rhan o'r ACI, cynhaliwyd asesiad cydweddoldeb o'r Fframwaith asesu hefyd i sicrhau bod unrhyw achosion o wrthdaro yn cael eu hamlygu, eu datrys neu eu rheoli fel sy'n angenrheidiol. Sicrhaodd yr ymgynghoriad a'r gweithdy ACI ategol ar gyfer yr ACI o SDC gyda rhanddeiliaid allweddol y casglwyd amrywiaeth o safbwyntiau ar yr Adroddiad Cwmpasu'r ACI drafft gan gynnwys y Fframwaith a'r dull integredig arfaethedig drafft. Dilynwyd dull trawslywodraethol ar gyfer yr ACI o SDC, sy'n ffurfio sail i Fframwaith ACI y CCCT. Roedd hwn yn cynnwys arweinwyr polisi arbenigol yn cwmpasu datgarboneiddio, trafnidiaeth, cynllunio morol, adnoddau naturiol, cadwraeth natur, tueddiadau'r dyfodol ac ystadegau. Gwnaeth hyn hefyd sicrhau bod synergeddau a gwrthdaro yn cael eu nodi ar gam cynnar, gan sicrhau dull cadarn ar gyfer yr asesiad. Mae'r ymgynghoriad hwn wedi'i barhau gyda Cyfoeth Naturiol Cymru yn benodol, i sicrhau bod manylder Fframwaith yr ACI yn berthnasol i arfarniad y CCCT. Mae'r sylwadau a dderbyniwyd a sut y rhoddwyd sylw iddynt wedi'u cynnwys yn Atodiad D. Esblygodd dull cydweithredol trwy gydol y broses i lenwi bylchau data, i wneud gwaith monitro ac i gynyddu ymgysylltiad â grwpiau rhanddeiliaid a phartïon eraill â buddiant.
Cynnwys pobl
Datblygiad y CCCT
Fe wnaethom gynnwys rhanddeiliaid allweddol yn natblygiad y CCCT. Ymgysylltwyd ar y strategaeth ddrafft fel a ganlyn: • mewnbwn rhanddeiliaid i ddatblygiad y cynllun, gan gynnwys ymgynghori mewnol ac allanol gyda rhanddeiliaid allweddol. • ymgynghoriad 12 wythnos ac ymgysylltu ar ddogfen y cynllun drafft. • cofnodi allbynnau o'r ymarfer ymgynghori. • dadansoddi adborth a llunio adroddiad ymgynghori. • mewnbwn ymgynghoriad i fireinio'r cynllun. Amcanion yr ymgysylltu yw: 1. Gwneud cynulleidfaoedd yn ymwybodol o'r broses o ddatblygu'r CCCT. 2. Gwneud yn siŵr bod yr ymgynghoriad yn gynhwysol ac yn cynnig cyfleoedd i amrywiaeth eang o randdeiliaid a'r cyhoedd gymryd rhan. 3. Sicrhau lefel uchel o ymwybyddiaeth a dealltwriaeth o ran pam mae newidiadau yn cael eu cynnig.

Swyddogaeth yr ACI
Mae'r ACI yn cynnig cyfle pwysig i ymgynghori ar y gwaith o lunio'r CCCT wrth iddo ddatblygu. Mae'n broses sy'n adrodd hanes y cynllun gan gynorthwyo dealltwriaeth o'i ddatblygiad. Roedd camau gwaith yr ACI yn y dyfodol yn cynnwys ymgynghori â gwahanol sefydliadau ac unigolion i sicrhau bod amrywiaeth eang o safbwyntiau yn parhau i gael eu casglu a'u hystyried wrth gwblhau'r CCCT. Fe wnaeth yr ACI ymgorffori gwaith i hybu a diogelu'r Gymraeg.
Cydweithio ag eraill
Datblygiad y CCCT
Swyddogaeth SDC yw hwyluso camau gan bobl eraill a sicrhau cymaint o gyfleoedd â phosibl i gynorthwyo'r ddarpariaeth o nodau cyffredin, sicrhau cymaint â phosibl o ganlyniadau cadarnhaol a helpu i gyflawni'r nodau llesiant. Mae'r CCCT yn ddogfen allweddol wrth gyflawni SDC. Yn ogystal â phrosiectau mawr ac untro, mae'r CCCT yn ceisio hwyluso darpariaeth sawl prosiect llai, a all helpu ar y cyd i gyflawni newid dros yr hirdymor. Ni fydd y prosiectau hyn yn cael eu cyflawni gan Lywodraeth Cymru yn uniongyrchol, ond yn hytrach trwy sefydliadau partner, gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru ac Awdurdodau Lleol.
Swyddogaeth yr ACI
Trwy adolygu cynlluniau, rhaglenni ac amcanion amgylcheddol (Atodiad A), tystiolaeth llinell sylfaen (Atodiad B), fe wnaeth yr ACI helpu i nodi'r materion cynaliadwyedd allweddol ac yn nodi cyfleoedd ar gyfer y CCCT (Tabl 5-1). Ar ôl ymgysylltu ac ymgynghori, diweddarwyd a diwygiwyd y cynlluniau a'r rhaglenni ac ati. Arweiniodd hyn at ddiweddariad i Fframwaith yr ACI a ddefnyddiwyd ar gyfer yr arfarniad o SDC, y profwyd prosiectau, cynlluniau, mentrau neu ymyriadau'r CCCT yn ei erbyn ac a wnaeth helpu i sicrhau cymaint o gyfleoedd cydweithredu â phosibl ac yn sicrhau bod y CCCT mor gynaliadwy â phosibl.
Atal
Datblygiad y CCCT
Mae SDC yn un o ysgogiadau'r llywodraeth i nodi canlyniadau yn y dyfodol a mesurau i fonitro llwyddiant. Mae SDC yn nodi gweledigaeth strategol hirdymor Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth wedi'i hategu gan gyfres o ganlyniadau i wireddu'r weledigaeth honno, yn ogystal â mesurau fel y gellir olrhain cynnydd. Mae hyn wedi rhoi sail eglur ar gyfer cynllunio buddsoddiad a datblygiad y rhwydwaith yn y ffordd sy'n gweddu orau i gyflawni blaenoriaethau cyfunol, yn ogystal ag atal problemau trafnidiaeth yn y dyfodol ac effeithiau trafnidiaeth, ac mae'r CCCT yn adlewyrchu hyn. Mae SDC hefyd yn darparu ar gyfer diogelwch ac amddiffyn grwpiau difreintiedig a lleiafrifol yng Nghymru sy'n cael ei adlewyrchu yn y prosiectau, y cynlluniau, y mentrau neu'r ymyriadau yn y CCCT. Mae'r CCCT yn destun rhaglen o fonitro ac adolygu, i ddarganfod ei gynnydd tuag at gyflawni ei ganlyniadau.
Swyddogaeth yr ACI
Mae'r ACI yn seiliedig ar dystiolaeth, ac mae'r dystiolaeth yn bwydo drwy'r Adroddiad Cwmpasu ac yn llunio Fframwaith yr ACI (gweler Tabl 6-2). Nododd yr adolygiad o'r dystiolaeth hon faterion allweddol a chyfleoedd ar gyfer y CCCT, sy'n seiliedig ar y rheini a ddatblygwyd ar gyfer SDC. Roedd hwn yn ceisio rhoi sylw iddynt a sicrhau bod y CCCT yn atal canlyniadau negyddol ac yn gwella canlyniadau cadarnhaol pan fo'n bosibl (Tabl 5-1). Fe wnaeth nodi'r materion a'r tueddiadau hyn ar y cam cynnar hwn helpu datblygiad y CCCT trwy lunio amcanion a chwestiynau Fframwaith yr ACI. Mae proses yr ACI yn sicrhau y bydd y CCCT yn cael ei fonitro i sicrhau bod y CCCT yn cael ei weithredu'n llwyddiannus ac yn cyflawni ei amcanion, gan gymryd y Fframwaith Monitro i ystyriaeth. Cyfrannwyd unrhyw broblemau a amlygwyd at yr adolygiad o'r CCCT.

1.5 Asesiadau o'r Effaith Ddeddfwriaethol

Asesiad Amgylcheddol Strategol

1.5.1 Proses strwythuredig a systematig o gefnogi penderfyniadau yw'r AAS, fel sy'n ofynnol o dan y Rheoliadau AAS. Bwriedir iddi helpu i sicrhau bod agweddau amgylcheddol yn cael eu hystyried yn effeithiol yn ystod y broses o lunio cynllun. Diffinnir y broses gan gamau a thasgau penodol i'w cwblhau er mwyn bodloni gofynion y Rheoliadau AAS. Mae Tabl 1-3 yn nodi lle mae'r gofynion amrywiol hyn wedi'u bodloni yn yr ACI.

Tabl 1-3: Gofynion ar gyfer Adroddiad Amgylcheddol AAS ac a yw'r rhain wedi'u bodloni

Cwestiwn	Ble
Rheoliadau Asesiadau Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004. Atodlen 2, Gwybodaeth ar gyfer Adroddiadau Amgylcheddol, Rheoliad 12(3)	
1. Amlinelliad o gynnwys a phrif amcanion y cynllun neu'r rhaglen a'i berthynas (os oes un) â chynlluniau a rhaglenni perthnasol eraill.	Adroddiad Cwmpasu yr ACI, Adran 2.1 ac Atodiad A yn yr adroddiad hwn
2. Yr agweddau perthnasol ar gyflwr presennol yr amgylchedd a'i esblygiad tebygol heb weithredu'r cynllun neu'r rhaglen.	Adroddiad Cwmpasu yr ACI ac Adran 2.2 ac Atodiad B yn yr adroddiad hwn
3. Nodweddion amgylcheddol ardaloedd y mae'n debygol y bydd effaith arwyddocaol arnynt.	Adroddiad Cwmpasu yr ACI a Thabl 2-2 ac Atodiad B yr adroddiad hwn
4. Unrhyw broblemau amgylcheddol presennol sy'n berthnasol i'r cynllun neu'r rhaglen gan gynnwys, yn benodol, y rhai sy'n ymwneud ag unrhyw ardal o bwys amgylcheddol penodol, megis ardaloedd sydd wedi eu dynodi yn unol â Chyfarwyddeb Cyngor 79/409/EEC ar gadwraeth adar gwyllt a'r Gyfarwyddeb Cynefinoedd.	Adroddiad Cwmpasu yr ACI ac Atodiad B yr adroddiad hwn
5. Amcanion diogelu'r amgylchedd, a sefydlir ar lefel ryngwladol, Gymunedol neu Aelod-wladwriaeth, sy'n berthnasol i'r cynllun neu'r rhaglen a'r modd y mae'r amcanion hynny ac unrhyw ystyriaethau amgylcheddol wedi'u cynnwys wrth ei baratoi.	Adroddiad Cwmpasu yr ACI ac Atodiad A yr adroddiad hwn
6. Yr effeithiau sylweddol tebygol ar yr amgylchedd, gan gynnwys effeithiau byrdymor, tymor canolig a hirdymor, effeithiau parhaol a dros dro, effeithiau cadarnhaol a negyddol, ac effeithiau eilaidd, cronnol a synergyddol ar faterion sy'n cynnwys bioamrywiaeth, poblogaeth, iechyd pobl, ffawna, fflora, pridd, dŵr, aer, ffactorau hinsoddol, asedau materol, treftadaeth ddiwylliannol gan gynnwys	Pennod 3 ac Atodiadau D ac E yr adroddiad hwn

Cwestiwn	Ble
treftadaeth bensaernïol ac archeolegol, y dirwedd a'r rhyngberthynas rhwng y materion y cyfeirir atynt yn is-baragraffau (a) i (l).	
7. Y camau a ragwelir i atal, lleihau a gwrthbwyso cymaint â phosibl unrhyw effeithiau negyddol sylweddol ar yr amgylchedd yn sgil gweithredu'r cynllun neu raglen.	Pennod, Atodiadau D ac E a Thabl 3-5 yr adroddiad hwn
8. Amlinelliad o'r rhesymau dros ddewis yr opsiynau amgen yr ymdriniwyd â nhw, a disgrifiad o sut y cynhaliwyd yr asesiad gan gynnwys unrhyw anawsterau a geir wrth gasglu'r wybodaeth ofynnol ynghyd.	I'w gwblhau yn fersiwn nesaf Adroddiad yr ACI.
9. Disgrifiad o'r camau a ragwelir ynghylch monitro yn unol â rheoliad 17.	Tabl 3-7 yn yr adroddiad hwn
10. Crynodeb annhechnegol o'r wybodaeth a ddarperir o dan baragraffau 1-9.	Rhan gyntaf yr adroddiad hwn

Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016

1.5.2 Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yn cyflwyno Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy ac yn nodi fframwaith ar gyfer cyflawni hyn yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau. Amcan Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy yw *'defnyddio adnoddau naturiol mewn modd ac ar gyfradd sy'n… cynnal a gwella cydnerthedd ecosystemau a'r manteision a gynigir ganddynt ac, wrth wneud hynny, ddiwallu anghenion y cenedlaethau presennol o bobl heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion hwythau, a chyfrannu at gyrraedd y nodau llesiant.'* Mae Polisi Cynllunio Cymru yn trosi egwyddorion Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy i'w defnyddio yn y system gynllunio.

1.5.3 Mae gofynion Deddf yr Amgylchedd, gan gynnwys y blaenoriaethau a nodwyd gan y Polisi Adnoddau Naturiol, wedi'u cynnwys yn fframwaith yr ACI a llywiodd ddatblygiad SDC. Mae'r rhain yn rhoi pwyslais ar adnoddau naturiol Cymru, ac mae SoNaRR yn darparu asesiad o reoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy ac mae'r Polisi Adnoddau Naturiol yn ceisio nodi'r blaenoriaethau cenedlaethol o ran rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy yng Nghymru.

1.5.4 Mae SDC, trwy fynd i'r afael â materion a chyfleoedd cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol, yn defnyddio dull hollgynhwysol o sicrhau datblygu cynaliadwy pan fo penderfyniadau ar anghenion byrdymor a hirdymor a chost a buddion yn dod at ei gilydd. Mae'r ACI yn helpu i sicrhau'r canlyniadau hyn drwy nodi lle gellir darparu buddion lluosog yn rhan o'r cynllun ac osgoi neu leihau effeithiau negyddol cymaint â phosibl.

1.5.5 Dyma nodweddion allweddol y dull Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy, y gall y system gynllunio gyfrannu atynt:

- Gwella cydnerthedd ecosystemau a rhwydweithiau ecolegol;
- Cynnal a gwella bioamrywiaeth;
- Cynnal a gwella seilwaith gwyrdd ar sail ceisio buddion i’r ecosystem ac atebion lluosog;
- Sicrhau dewisiadau cydnerth ar sail lleoliad ar gyfer seilwaith a datblygu adeiledig, gan ystyried, pan fo hynny’n bosibl, gyflenwadau dŵr, ansawdd dŵr a lleihau llygredd aer a sŵn a risgiau amgylcheddol fel y rhai a achosir gan risg o lifogydd, newid arfordirol, halogi tir ac ansefydlogrwydd;
- Cymryd camau tuag at economi fwy cylchol yng Nghymru; a
- Hwyluso’r symudiad i ddatgarboneiddio’r economi.

1.5.6 Cydnabyddir sut y mae trosi Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy i’r system gynllunio yn rhan annatod o gydrannau hanfodol lleoedd cynaliadwy, trwy annog dulliau sy’n seiliedig ar nodi a sicrhau canlyniadau sy’n cyflawni buddion lluosog i ecosystemau. Mae’r CCCT yn ceisio mynd i’r afael â’r nodweddion allweddol hyn ac mae’r ACI yn nodi sut y cyflawnir hyn.

Cydraddoldebau

1.5.7 Mae’n bosibl y gallai’r CCCT gael effaith ar gydraddoldebau a hawliau dynol. Mae Fframwaith yr ACI a chwestiynau cynorthwyo penderfyniad cysylltiedig wedi sicrhau y rhoddwyd sylw i’r dyletswyddau yn Neddf Cydraddoldeb 2010 ac y byddant yn parhau i gael sylw drwy’r ACI a’r CCCT.

1.5.8 O dan y ddyletswydd cydraddoldeb (a nodir yn Adran 149 Deddf Cydraddoldeb 2010), mae’n rhaid i awdurdodau cyhoeddus fel Llywodraeth Cymru, roi ‘sylw dyledus’ i’r angen i ddileu gwahaniaethu anghyfreithlon, aflonyddu ac erledigaeth yn ogystal â hybu cyfle cyfartal a meithrin perthynas dda rhwng pobl sy’n rhannu nodwedd warchodedig (gan gynnwys oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, hil, crefydd neu gred, rhyw, cyfeiriadedd rhywiol, priodas a phartneriaeth sifil a beichiogrwydd a mamolaeth) a’r rheini nad ydynt yn eu rhannu.

1.5.9 Rhoddir sylw i’r gofyniad ar gyfer yr Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldebau trwy Amcanion 1 a 2 yr ACI yn bennaf.

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Cydraddoldebau	1, 2

Y Gymraeg

1.5.10 Mae Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 a Safonau'r Gymraeg yn ei gwneud yn ofynnol ystyried yr effeithiau canlynol:

- Pa effaith, os o gwbl, y byddai'r CCCT yn ei chael ar gyfleoedd i bobl eraill ddefnyddio'r Gymraeg, neu i beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg;
- Sut y gallai'r CCCT arwain at effeithiau cadarnhaol neu fwy o effeithiau cadarnhaol ar gyfleoedd i bobl eraill ddefnyddio'r Gymraeg, neu i beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg; a
- Sut y gellid datblygu'r CCCT fel bod effeithiau negyddol y byddai'r penderfyniad polisi yn eu cael ar gyfleoedd i bobl eraill ddefnyddio'r Gymraeg neu i beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg yn cael eu lleihau.

1.5.11 Mae'n bosibl y gallai'r CCCT gael effaith ar y Gymraeg. Felly mae Amcan 5 yr ACI yn cwmpasu'r Gymraeg i sicrhau ei bod yn cael ei chynnwys yn Fframwaith yr ACI. Mae hyn yn sicrhau bod cyfleoedd i hybu'r Gymraeg, i hwyluso ei defnydd, i ddiogelu ei dyfodol a gweld yr iaith yn ffynnu, yn cael eu hystyried a'u nodi pan fo'n bosibl. Mae gan Lywodraeth Cymru rwymedigaeth statudol i ystyried yn llawn effeithiau ei gwaith ar y Gymraeg. Mae'n rhaid i ddatblygiad pob polisi, prosiect, darn o waith ymchwil, deddfwriaeth, grant a gwasanaeth gael ei ategu gan ystyriaeth briodol o'r Gymraeg, pobl sy'n siarad Cymraeg a chymunedau Cymraeg; mae hyn yn cynnwys plant a phobl ifanc.

1.5.12 Mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru chwilio am gyfleoedd i hybu'r Gymraeg a hwyluso ei defnydd i ddiogelu ei dyfodol a gweld yr iaith yn ffynnu. Mae Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg wedi'i ymgorffori yn yr ACI i sicrhau y cyflawnir y dyletswyddau hyn. Mae'r Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg yn ystyried sut y bydd SDC yn effeithio ar bob aelod o gymdeithas wrth ddysgu a defnyddio'r Gymraeg, gan gynnwys plant a phobl ifanc.

1.5.13 Mae Fframwaith yr ACI a'r cwestiynau cysylltiedig sy'n cynorthwyo penderfyniadau yn sicrhau bod yr effeithiau ar y Gymraeg wedi cael sylw wrth i SDC gael ei hasesu, gan gydnabod effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol.

1.5.14 Rhoddir sylw i'r gofynion ar gyfer yr Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg trwy Amcan 5 yr ACI yn bennaf:

Asesiad Effaith	Amcan yr ACI
Y Gymraeg	5

Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant

1.5.15 Rhoddir dyletswydd ar Weinidogion Cymru i roi sylw dyledus i Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn (CCUHP) wrth arfer unrhyw un o'u swyddogaethau. Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant yn offeryn sy'n helpu i ddangos sut y mae Gweinidogion Cymru yn bodloni'r gofyniad cyfreithiol.

1.5.16 Daeth y gwaith cwmpasu i'r casgliad y gallai'r CCCT gael effaith bosibl ar hawliau plant. Adolygwyd yr Erthyglau yn y Confensiwn a nodwyd yr erthyglau canlynol fel y rhai mwyaf perthnasol ar y cam hwn – 1, 3, 4, 6, 12, 13, 15, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 34 a 36. Ar gyfer yr Erthyglau hyn ac argymhellion 2016 a wnaed gan Bwyllgor y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn, mae Fframwaith yr ACI yn cynnwys amcanion sy'n cwmpasu'r meysydd hyn. Bydd plant a phobl ifanc yn parhau i gael eu cynnwys i sicrhau y clywir eu llais wrth ddatblygu'r CCCT.

1.5.17 Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant wedi'i integreiddio yn yr ACI. Mae Fframwaith yr ACI a'r cwestiynau cysylltiedig sy'n cynorthwyo eu penderfyniadau yn sicrhau bod yr erthyglau perthnasol yn y Confensiwn yn cael sylw wrth asesu SDC; mae hyn yn cydnabod yr effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol y gall y system drafnidiaeth eu cael ar blant a phobl ifanc. Bydd yn helpu i sicrhau bod y CCCT yn effeithio'n gadarnhaol ar blant trwy, er enghraifft, y gallu i gael addysg; creu cyfleoedd sy'n golygu y gellir lleihau anghydraddoldeb ar sail oedran; creu cyfleoedd i sicrhau y gall plant ymlacio a chwarae ac ymuno mewn amrywiaeth eang o weithgareddau; a chreu cyfleoedd i'r amgylchedd adeiledig gael ei gynllunio mewn modd sy'n hygyrch i bawb.

1.5.18 Mae'r ACI yn ystyried hawliau plant mewn llawer o ffyrdd drwy'r arfarniad cyfan, gan gynnwys agweddau agored i niwed posibl y system drafnidiaeth i blant, y ddibyniaeth bosibl ar drafnidiaeth gyhoeddus i'r rhai nad ydynt yn gallu gyrru, ond hefyd pwysigrwydd trafnidiaeth o ran galluogi pob plentyn i gael mynediad at addysg, lle gall plant a phobl ifanc ddysgu am fanteision teithio llesol a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, yn ogystal â dysgu'r sgiliau i ddod yn hyrwyddwyr yr opsiynau trafnidiaeth amgen hyn yn y dyfodol.

1.5.19 Rhoddir sylw i'r gofynion ar gyfer yr asesiadau Hawliau Plant trwy Amcanion 1, 2, 3, 4, a 5 yr ACI yn bennaf:

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Hawliau Plant	1, 2, 3, 4, a 5

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

1.5.20 O dan Erthygl 6 y Gyfarwyddeb Cynefinoedd (a Rheoliad 102 y Rheoliadau Cynefinoedd), mae asesiad yn ofynnol pan allai cynllun arwain at effeithiau sylweddol ar safle sy'n rhan o'r Rhwydwaith Safleoedd Cenedlaethol, a adnabuwyd yn flaenorol fel 'safle Ewropeaidd' yn y DU neu 'safle Natura 2000' yn Ewrop. Oherwydd i'r newid hwn gael ei gyflwyno gan lywodraeth y DU ym mis Ionawr 2021 ar ôl cwblhau'r adroddiad hwn a mapiau cysylltiedig, cyfeirir at safleoedd fel safleoedd "Ewropeaidd" yn y ddogfen hon o hyd. Mae'r safleoedd dynodedig hyn yn rhan o'r Rhwydwaith Safleoedd Cenedlaethol, sy'n rhwydwaith o ardaloedd a ddynodwyd i warchod cynefinoedd naturiol a rhywogaethau sy'n brin, mewn perygl, yn agored i niwed neu'n endemig yn y Gymuned Ewropeaidd. Mae hyn yn cynnwys

Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACAau), a ddynodwyd o dan y Gyfarwyddeb Cynefinoedd ar sail eu cynefinoedd a/neu rywogaethau o bwysigrwydd Ewropeaidd, ac Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (AGAau), a ddosberthir o dan Gyfarwyddeb 2009/147/EC ar Gadwraeth Adar Gwyllt (y fersiwn wedi'i chodeiddio o Gyfarwyddeb 79/409/EEC fel y'i diwygiwyd) ar sail rhywogaethau adar mudol prin, agored i niwed neu sy'n ymddangos yn rheolaidd a gwlyptiroedd o bwysigrwydd rhyngwladol.

1.5.21 Hefyd, mae'n fater o gyfraith bod ymgeiswyr ACA (yACAau) a Safleoedd o Bwys i'r Gymuned yn cael eu hystyried yn y broses hon; hefyd, polisi'r Llywodraeth yw bod safleoedd sydd wedi'u dynodi o dan Gonfensiwn Ramsar 1971 ar sail eu gwlyptiroedd o bwysigrwydd rhyngwladol (safleoedd Ramsar) ac AGAau posibl (AGaup) yn cael eu hystyried hefyd.

1.5.22 Nid yw'r adroddiad ACI hwn yn bodloni gofynion Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd. Mae'r Asesiad yn broses ar wahân, a bydd yr Adroddiad Sgrinio ar gael i'r cyhoedd. Llywiwyd arfarniadau a gynhaliwyd yn yr ACI gan ganlyniadau proses yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd, yn fersiwn nesaf Adroddiad yr ACI.

1.6 Asesiadau Effaith Anneddfwriaethol

Prawfesur Gwledig

1.6.1 Bydd y CCCT yn cael effaith bosibl ar gymunedau gwledig, ac felly mae'r amcanion sy'n ymwneud ag agweddau ar fywyd gwledig fel y gallu i gael gafael ar wasanaethau a'r economi wedi'u cynnwys yn Fframwaith yr ACI. Bydd hyn yn helpu i sicrhau y rhoddir sylw i'r effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol posibl y gall y system drafnidiaeth eu cael ar ardaloedd a chymunedau gwledig.

1.6.2 Mae sut a lle yn yr ACI y bodlonwyd gwahanol ofynion ar gyfer prawfesur gwledig yn bennaf fel a ganlyn:

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Prawfesur Gwledig	1, 2, 3, 4, 5, 9, a 13

Newid yn yr Hinsawdd

1.6.3 Bydd y CCCT yn cael effaith bosibl ar y newid yn yr hinsawdd. Felly mae amcanion perthnasol wedi'u cynnwys yn Fframwaith yr ACI, i sicrhau bod achosion a chanlyniadau newid hinsawdd yn cael eu hystyried a'u nodi pan fo'n bosibl.

1.6.4 Mae Fframwaith yr ACI a'r cwestiynau cysylltiedig sy'n cynorthwyo penderfyniadau yn sicrhau y rhoddir sylw i'r effeithiau ar newid hinsawdd, gan gynnwys addasu, lliniaru a chydnerthedd wrth i'r CCCT gael ei asesu, gan gydnabod yr effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol y gall y system gynllunio eu cael ar y meysydd hyn.

1.6.5 Mae'r asesiadau sy'n ymwneud â'r newid yn yr hinsawdd wedi'u hymgorffori yn bennaf trwy:

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Newid yn yr Hinsawdd	6, 7, ac 11

Iechyd

1.6.6 Mae'n bosibl y gallai'r CCCT effeithio ar iechyd pobl, gan gynnwys iechyd a llesiant corfforol a meddyliol. Seiliwyd yr Asesiad o'r Effaith ar Iechyd ar y dull bras, cyfranogol a chynhwysol a hyrwyddir yng Nghymru ac a ddisgrifir yn 'Asesu'r Effaith ar Iechyd: Canllaw Ymarferol' (WHIASU, 2012) ac mae wedi defnyddio'r penderfynyddion iechyd ehangach fel fframwaith ar gyfer trafodaeth. Mae Fframwaith yr ACI yn cynnwys amcanion iechyd sy'n adlewyrchu dangosyddion Iechyd Cyhoeddus Cymru.

1.6.7 Mae Fframwaith yr ACI a'r cwestiynau cysylltiedig sy'n cynorthwyo penderfyniadau yn sicrhau y rhoddir sylw i'r effeithiau ar iechyd, gan gynnwys llesiant, iechyd corfforol a meddyliol a phenderfynyddion iechyd ehangach wrth i'r CCCT gael ei asesu, gan gydnabod effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol y gall y system gynllunio eu cael ar y meysydd hyn.

1.6.8 Mae sut a lle yn yr ACI y bodlonwyd gwahanol ofynion Asesu'r Effaith ar Iechyd yn bennaf fel a ganlyn:

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Iechyd	1 a 2

Datblygu Economaidd

1.6.9 Bydd y CCCT yn cael effaith bosibl ar yr economi. Mae amcanion economaidd wedi'u cynnwys yn Fframwaith yr ACI i sicrhau bod materion a chyfleoedd yn cael eu hystyried a'u nodi pan fo'n bosibl.

1.6.10 Mae Fframwaith yr ACI a'r cwestiynau cysylltiedig sy'n cynorthwyo penderfyniadau yn sicrhau y rhoddir sylw i'r effeithiau ar ddatblygu economaidd, gan gynnwys cynyddu cyfleoedd cyflogaeth, hybu cynhwysiant economaidd a thwf, amrywiaeth a chystadleurwydd economaidd cynaliadwy, yn ogystal â chyfleoedd trydydd sector wrth i'r CCCT gael ei asesu, gan gydnabod yr effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol y gall y system gynllunio eu cael ar y meysydd hyn.

1.6.11 Mae sut a lle yn yr ACI y bodlonwyd y gwahanol ofynion ar gyfer asesiadau o'r effeithiau ar yr economi yn bennaf fel a ganlyn:

Asesiad Effaith	Amcanion yr ACI
Datblygu Economaidd	3

1.7 Prosesau'r ACI a'r CCCT

Casglu Tystiolaeth, Cwmpasu'r ACI ac Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

1.7.1 Dechreuodd Cam A yr ACI (Cwmpasu) ddiwedd 2021, ac roedd yn cynnwys mwy o gasglu tystiolaeth a dadansoddi materion a chyfleoedd cynaliadwyedd, gan adeiladu ar y sail dystiolaeth ar gyfer SDC, a gyd-blethwyd â thystiolaeth y CCCT. Yr Adroddiad Cwmpasu drafft ar gyfer yr ACI o'r CCCT oedd un o'r camau cyntaf o ran ymgysylltu a chydweithio ar gyfer y CCCT. Cynhaliwyd ymgynghoriad ar yr Adroddiad Cwmpasu drafft rhwng 17 Rhagfyr a 4 Chwefror 2022. Cyflwynwyd Adroddiad Cwmpasu yr ACI i randdeiliaid statudol i gael eu sylwadau, yn ogystal â rhanddeiliaid eraill perthnasol neu rai â buddiant. Diweddarwyd yr adroddiad yn dilyn ymatebion a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori, a restrir yn Adroddiad Cwmpasu yr ACI.

1.7.2 Roedd Cam A, 'Pennu'r Cyd-destun a'r Amcanion, Nodi'r Llinell Sylfaen a Phenderfynu ar y Cwmpas' yn cynnwys y bum dasg ganlynol (ac fe'u nodir yn y blychau isod):

- A1: Nodi polisïau, cynlluniau a rhaglenni perthnasol eraill ac Amcanion yr ACI;
- A2: Casglu gwybodaeth sylfaenol;
- A3: Nodi materion a chyfleoedd cynaliadwyedd;
- A4: Datblygu Fframwaith yr ACI; ac
- A5: Ymgynghori ar gwmpas yr ACI.

Tasg A1: Nodi polisïau, cynlluniau a rhaglenni perthnasol eraill ac Amcanion yr ACI
Mae'r Rheoliadau AAS (Atodlen 2(1)) yn nodi: *"(1) an outline of the contents, main objectives of the plan or programme and relationship with other relevant plans and programmes; … (5) the environmental protection objectives, established at international (European) community or national level, which are relevant to the plan or programme…and the way those objectives and any environmental considerations have been taken into account during its preparation".*
Tasgau A2 ac A3: Casglu gwybodaeth sylfaenol a nodi materion a chyfleoedd cynaliadwyedd
Mae'r Rheoliadau AAS (Atodlen 2) yn nodi: *"(2) the relevant aspects of the current state of the environment and the likely evolution thereof without implementation of the plan or programme; (3) the environmental characteristics of areas likely to be significantly affected; (4) any existing environmental problems which are relevant to the plan or programme including, in particular, those relating to any areas of a particular environmental importance, such as areas designated pursuant to Directives 79/409/EEC… and the Habitats Directive".*

Tasg A4: Datblygu Fframwaith yr ACI
Yn seiliedig ar y data sylfaenol a materion a chyfleoedd allweddol ar gyfer ardal y Cynllun, dylid paratoi Fframwaith ACI sy'n cynnwys Amcanion sydd wedi'u cysylltu yn eu hanfod i'r data sylfaenol a materion a chyfleoedd. Mae'n bwysig bod Amcanion yr ACI a fydd yn cael eu defnyddio yn gyfredol ac yn berthnasol ar gyfer ardal y cynllun. Mae Fframwaith yr ACI yn galluogi Llywodraeth Cymru i ystyried effeithiau ac opsiynau amgen cynlluniau, rhaglenni a pholisïau. Mae Fframwaith yr ACI a ddeilliodd o Adroddiad Cwmpasu'r ACI yn ystyried y llinell sylfaen cynaliadwyedd presennol yng Nghymru a'r materion cynaliadwyedd allweddol. Bydd pob cynnig yn y CCCT yn cael ei asesu yn erbyn pob un o amcanion y Fframwaith hwn i nodi eu heffeithiau tebygol ar gynaliadwyedd o ran esblygiad tebygol y llinell sylfaen yn absenoldeb y cynllun.
Tasg A5: Ymgynghori ar gwmpas yr ACI
Dylid ymgynghori ar ganlyniadau Tasgau A1, A2, A3 ac A4 gydag ymgyngoreion statudol Cyfoeth Naturiol Cymru a Cadw, o leiaf.

1.7.3 Yr Adroddiad Cwmpasu Terfynol (Chwefror 2022) yw cam cychwynnol yr ACI. Mae'n dilyn dull integredig a luniwyd trwy ymgysylltu a chynnwys rhanddeiliaid ac yn dilyn y dull a nodir yn y canllawiau cyhoeddedig[16] sy'n:

- Pennu cwmpas a lefel manylder yr ACI;
- Nodi cynlluniau, polisïau, rhaglenni a mentrau perthnasol a fydd yn hysbysu proses yr ACI a'r CCCT;
- Nodi gwybodaeth berthnasol am amodau cymdeithasol, economaidd, diwylliannol, ac amgylcheddol presennol ac a ragwelir yn y dyfodol yng Nghymru ar raddfa genedlaethol;
- Nodi materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol; a
- Chyflwyno fframwaith ar gyfer yr ACI, yr arfarnwyd y CCCT yn ei erbyn.

1.7.4 Mae ymatebion i'r sylwadau a gafwyd a sut y maent wedi dylanwadu ar y diwygiadau i'r ACI, wedi eu nodi yn Atodiad C.

1.8 Sut y cynhaliwyd yr ACI

Cwmpas Daearyddol

1.8.1 Ysgogwyd cwmpas daearyddol yr ACI gan gwmpas daearyddol y CCCT h.y. Cymru gyfan a hyd at bwynt isaf cymedrig y gorllanw. Mae maint daearyddol materion sylfaenol yn golygu y bydd cysylltiad agos rhyngddynt â Lloegr gyfagos.

Cwmpas Amser yr ACI

1.8.2 Mae'r CCCT yn cynnwys y cyfnod rhwng 2022 a 2027. Adlewyrchir yr amserlen 5 mlynedd hon yn yr ACI. Os yw'n debygol y bydd unrhyw effeithiau cynaliadwyedd o'r CCCT a fyddai'n para yn hwy na hyn, mae'r rhain wedi'u hystyried.

Fframwaith yr ACI

1.8.3 Un o allbynnau allweddol Cam Cwmpasu'r ACI oedd Fframwaith yr ACI. Er nad yw'r Rheoliadau AAS yn ei gwneud yn ofynnol defnyddio amcanion cynaliadwyedd, maent yn offeryn cydnabyddedig ar gyfer cynnal ACI. Fframwaith yr ACI (Tabl 2-3) yw'r prif offeryn asesu a ddefnyddiwyd yn ystod yr ACI ac mae'n cynnwys cyfres o 13 o Amcanion sy'n rhoi sylw i faterion cymdeithasol, economaidd, diwylliannol ac amgylcheddol. Defnyddiwyd yr Amcanion hyn i brofi perfformiad y CCCT o ran cynaliadwyedd. Mae pob Amcan yn cysylltu â'r wybodaeth sylfaenol, materion a chyfleoedd cynaliadwyedd allweddol yng Nghymru, a chynlluniau, rhaglenni a strategaethau perthnasol eraill syn berthnasol i'r CCCT. Sefydlwyd y rhain yn ystod y cam cwmpas a dyma sail yr asesiad ers hynny. Mae Fframwaith yr ACI hefyd yn ymgorffori gofynion yr asesiadau integredig eraill.

1.8.4 Mae Atodlen 2 y Rheoliadau AAS yn rhestru'r deuddeg pwnc canlynol y mae angen eu hystyried mewn unrhyw AAS, yn ogystal â'r rhyngberthynas rhwng y pynciau hyn.

1.8.5 Y Rheoliadau AAS (Atodlen 2) Gofynion i ystyried problemau a phynciau amgylcheddol yn ystod AAS. Mae'r wybodaeth i'w darparu mewn AAS yn cynnwys:

1.8.6 *"4. Any existing environmental problems which are relevant to the plan or programme including, in particular, those relating to any areas of a particular environmental importance, such as areas designated pursuant to Council Directive 79/409/EEC on the conservation of wild birds (8) and the Habitats Directive; …*

1.8.7 *"6. The likely significant effects on the environment, including short, medium and long term effects, permanent and temporary effects, positive and negative effects, and secondary, cumulative and synergistic effects, on issues including biodiversity, population, human health, fauna, flora, soil, water, air, climatic factors, material assets, cultural heritage including architectural and archaeological heritage, landscape and the interrelationship between the above factors;…"*

1.8.8 Cafodd y pynciau a restrir yn Atodlen 2(6) eu cynnwys yn Amcanion yr ACI a nodir yn Fframwaith yr ACI (gweler Tabl 2-3). Mewn rhai achosion, caiff sawl pwnc eu cynnwys mewn un Amcan ACI, fel cynnwys pynciau bioamrywiaeth, ffawna a fflora yn Amcan 11 yr ACI 'Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth, geoamrywiaeth ac ecosystemau'. Mewn achosion eraill, mae Amcanion yr ACI yn canolbwyntio mwy ar un pwnc AAS penodol, fel Amcan 8 yr ACI 'Diogelu a gwella ansawdd aer', sy'n canolbwyntio ar bwnc ansawdd aer. Mae'r pwnc 'asedau perthnasol' yn amrywiol ac ystyrir ei fod yn cynnwys yr holl asedau naturiol ac adeiledig yng Nghymru, fel

seilwaith trafnidiaeth, seilwaith adeiledig ac adeiladau. Mae elfennau amrywiol asedau perthnasol yn bresennol ym mhob un, bron â bod, o Amcanion yr ACI. Pan fo Atodlen 2(6) yn gwneud y 'rhyngberthynas rhwng y ffactorau uchod' yn ofynnol, caiff hyn ei gynnwys yn yr asesiad o'r effeithiau cyfunol a synergyddol ym Mhennod 2 yn ogystal ag yn fwy cyffredinol yn yr holl asesiadau, fel pan fo asesiadau yn nodi effeithiau posibl ar ansawdd aer yn sgil datblygu a goblygiadau hyn i iechyd pobl neu fioamrywiaeth (e.e. gallai datblygiad newydd arwain at gynnydd yn y traffig ar y ffyrdd, a allai waethygu ansawdd yr aer, a gallai hyn gael effaith andwyol bosibl ar iechyd pobl ac unrhyw gynefinoedd cyfagos sy'n sensitif i waddodi nitrogen atmosfferig).

1.8.9 Mae Amcanion yr ACI yn mynd y tu hwnt i bynciau AAS ac yn cymryd i ystyriaeth hefyd elfennau cymdeithasol ac economaidd nad ydynt yn cael sylw o bwys yn y Rheoliadau AAS ond sy'n elfen allweddol o'r AC ac asesiadau effaith deddfwriaethol ac anneddfwriaethol eraill sydd wedi'u cynnwys yn yr ACI.

1.8.10 Bwriad yr ACI yw galluogi egwyddorion datblygu cynaliadwy i gael eu hymwreiddio yn y CCCT o'r cychwyn cyntaf. Bwriedir bod y fframwaith arfarnu amcanion a'r cwestiynau sy'n cynorthwyo penderfyniadau yn ymwreiddio egwyddorion datblygu cynaliadwy yng nghyd-destun yr hyn y gallai'r CCCT ei gyflawni o bosibl. Cyflawnwyd pob cam o'r ACI gan ddefnyddio proses ailadroddol, gydag adborth a chyfathrebu rhwng timau'r CCCT a'r ACI. Mae'r broses hon yn galluogi'r CCCT i ddilyn cyfeiriad mwy cynaliadwy o ran ei ddatblygiad. Mae'r arfarniadau yn ansoddol yn bennaf ac fe'u cynhelir gan ymarferwyr ACI proffesiynol.

1.8.11 Mae'r dull yn adlewyrchu gofynion y Rheoliadau AAS ac AC, yn ogystal â gofynion yr asesiadau effaith statudol ac anneddfwriaethol eraill sydd wedi'u cynnwys yn yr ACI (fel y disgrifir uchod yn Adrannau 1.5 ac 1.6).

1.9 Dull

1.9.1 Mae'r dull wedi cynnwys y camau canlynol:

- B1: Profi amcanion y cynllun yn ôl Amcanion yr ACI;
- B2: Datblygu opsiynau'r cynllun;
- B3: Darogan effeithiau (gan gynnwys effeithiau cyfunol ac eilaidd) opsiynau ac opsiynau amgen y cynllun;
- B4: Arfarnu effeithiau (gan gynnwys effeithiau cyfunol ac eilaidd) opsiynau ac opsiynau amgen y cynllun;
- B5: Ystyried ffyrdd o liniaru effeithiau negyddol a sicrhau'r effeithiau cadarnhaol mwyaf posibl; a
- B6: Cynnig mesurau i fonitro effeithiau arwyddocaol gweithredu'r cynllun.

Tasg B1: Profi amcanion y cynllun yn ôl Amcanion yr ACI

Dylid profi Amcanion y Cynllun i wirio eu bod yn cyd-fynd â phob Amcan yr ACI, a'u heffeithiau tebygol arnynt, a nodi'r opsiynau neu gyfleoedd eraill i fireinio opsiynau.

Tasg B2: Datblygu'r opsiynau

Mae Tasg B2 yn cynnwys nodi ac ystyried gwahanol opsiynau a fyddai'n helpu i gyfrannu at Amcanion yr ACI. Gellir ystyried hyn fel proses o nodi ac ystyried opsiynau a ffefrir, a dewisiadau yn hytrach na'r opsiynau hynny, yn y Cynllun. Yng ngoleuni effeithiau tebygol pob opsiwn, fel sy'n cael ei nodi a'i ddisgrifio drwy'r broses ACI ailadroddol, mae Llywodraeth Cymru wedi ei pharatoi i fireinio a dewis opsiynau ar gyfer y Cynllun er mwyn sicrhau datblygiad cynaliadwy.

Tasgau B3 a 4: Darogan ac arfarnu effeithiau'r Cynllun

Mae Tasgau B3 a B4 proses yr ACI yn cynnwys helpu i ddatblygu'r Cynllun trwy ddarogan ac arfarnu ei effeithiau ar gynaliadwyedd economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol ardal y Cynllun. Mae canllawiau Llywodraeth yn nodi y dylid mesur effeithiau posibl, neu wneud dyfarniad pan nad yw hyn yn bosibl.

Caiff effeithiau cynaliadwyedd eu darogan, gyda phwyslais ar eu tebygolrwydd, eu maint, eu hyd, eu hamseriad a pha un a ydynt yn gadarnhaol neu'n niweidiol. Caiff y rhagfynegiadau hyn eu harfarnu wedyn gan ddefnyddio barn broffesiynol i nodi effeithiau cyfunol, synergyddol ac eilaidd, yn ogystal â gwrthdrawiadau a chyfyngiadau polisïau'r Cynllun.

Tasg B5: Ystyried ffyrdd o liniaru effeithiau negyddol a sicrhau'r effeithiau cadarnhaol mwyaf posibl

Mae lliniaru yn golygu rhoi mesurau ar waith i atal, lleihau neu fantoli unrhyw effeithiau cynaliadwyedd niweidiol a nodir. Gallai mesurau lliniaru hefyd gynnwys argymhellion ar gyfer cynyddu effeithiau cadarnhaol. Fodd bynnag, osgoi effeithiau niweidiol ddylai fod y flaenoriaeth gyntaf. Dim ond pan fydd pob opsiwn amgen a allai osgoi effaith niweidiol wedi'i ystyried y dylid ceisio lliniaru i leihau'r effaith niweidiol.

Tasg B6: Cynnig mesurau i fonitro effeithiau arwyddocaol gweithredu'r Cynllun

Dylid paratoi a chynnig system fonitro a fyddai, pe bai'n cael ei mabwysiadu a'i dilyn, yn galluogi Llywodraeth Cymru i sicrhau bod y CCCT yn arwain at yr effeithiau a ragwelwyd a bod mesurau osgoi, lliniaru neu wneud iawn a fabwysiadwyd yn gweithio fel y bwriadwyd. Mae hyn yn cynnig y cyfle i ddiwygio mesurau i'w gwneud yn fwy effeithiol.

1.9.2 Cam B1: Nid yw profi amcanion y cynllun yn ôl Amcanion yr ACI yn berthnasol ar gyfer y CCCT, gan fod y CCCT yn dilyn yr amcanion a nodir yn SDC ac nid yw'n pennu ei amcanion ei hun.

1.9.3 Mae Cam B2 yn gyfyngedig, gan nad yw amrywiaeth o opsiynau ar gyfer y CCCT ar gael. Yn hytrach, ystyrir opsiynau yn rhan o baratoi pwyslais y CCCT ar y prosiectau a nodir yn y rhaglenni.

1.9.4 Cwblhawyd Camau B3, B4 a B5 yn Atodiadau D ac E yr Adroddiad ACI hwn. Aseswyd y Blaenoriaethau, y Dulliau a Sectorau, a'r Rhaglenni a nodir yn y CCCT yn fanwl ar gyfer eu heffeithiau posibl ar bob un o Amcanion yr ACI.

1.9.5 Mae Tablau 1-4 ac 1-5 yn nodi'r dull sgorio ar gyfer pob un o'r asesiadau a gyflwynir yn yr adroddiad hwn.

1.9.6 Mae asesiadau yn yr ACI yn dilyn dull integredig. Mae'n dibynnu'n bennaf ar Fframwaith yr ACI, sy'n nodi 13 o Amcanion yr ACI sydd, gyda'i gilydd, yn dod â'r gwahanol asesiadau effaith ynghyd. Mae'r asesiadau yn darogan ac yn arfarnu effeithiau cadarnhaol a negyddol mân a sylweddol (gan gynnwys effeithiau uniongyrchol, anuniongyrchol a chronnol) pob un o Amcanion yr ACI. O'u rhoi yng nghyd-destun y saith nod llesiant, mae'r gwahanol feysydd i'w hystyried yn rhoi sylw i agweddau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru nawr ac yn y dyfodol.

Tabl 1-4: Allwedd Asesu ar gyfer ACI

Sgorio Asesiad	
++	Cadarnhaol cryf – yn debygol o arwain at gynnydd tuag at yr amcan (arwyddocaol)
+	Cadarnhaol mân – yn debygol o arwain at gynnydd cyfyngedig iawn tuag at yr amcan
O	Canlyniad niwtral
+/-	Ystod o ganlyniadau cadarnhaol a negyddol posibl
?	Canlyniad ansicr
-	Negyddol mân – yn debygol o fod o niwed cyfyngedig iawn i gyflawni'r amcan
--	Negyddol cryf – yn debygol o fod yn niweidiol iawn i gyflawni'r amcan (arwyddocaol)

Tabl 1-4: Diffiniadau o Effeithiau Eilaidd, Cyfunol a Synergyddol

Math o Effaith	Diffiniad
Eilaidd (neu anuniongyrchol)	Effeithiau nad ydynt yn ganlyniad uniongyrchol i'r cynllun (CCCT) ond sy'n digwydd i ffwrdd o'r effaith wreiddiol neu o ganlyniad i lwybr cymhleth.
Cyfunol	Effeithiau sy'n codi, er enghraifft, pan fo sawl datblygiad i gyd yn cael effeithiau ansylweddol ond yn cael effeithiau sylweddol gyda'i gilydd; neu pan fo sawl effaith unigol y cynllun (e.e. sŵn, llwch a gweledol) yn cael effaith gyfunol.

Math o Effaith	Diffiniad
Synergyddol	Effeithiau yn rhyngweithio i gynhyrchu cyfanswm effaith sy’n fwy na swm yr effeithiau unigol.

Ffynhonnell: Canllaw Ymarferol i’r Asesiad Amgylcheddol Strategol, ODPM

2 Adroddiad Cwmpasu'r ACI

2.1 Y berthynas rhwng y CCCT a Chynlluniau a Rhaglenni eraill

2.1.1 Cynhaliwyd adolygiad o gynlluniau a rhaglenni eraill a allai effeithio ar baratoad y CCCT er mwyn cyfrannu at ddatblygiad yr ACI a'r CCCT. Cyflwynir canlyniadau'r adolygiad yn Atodiad A. Gan fod y CCCT yn ddogfen lefel genedlaethol, mae'r adolygiad wedi'i ganolbwyntio yn bennaf ar lefel genedlaethol, y DU a rhyngwladol. Hefyd, mae'r CCCT yn ceisio dylanwadu ar gynllunio lefel is-genedlaethol yng Nghymru. Nododd Adroddiad Cwmpasu'r ACI (Chwefror 2022) restr helaeth o gynlluniau a rhaglenni perthnasol a sut y dylai'r CCCT a'r ACI gymryd y rhain i ystyriaeth.

2.1.2 Roedd hyn yn cynnwys:

- Nodi unrhyw amcanion cymdeithasol, amgylcheddol, diwylliannol neu economaidd y dylid eu hadlewyrchu ym mhroses yr ACI;
- Nodi unrhyw ddata sylfaenol sy'n berthnasol i'r ACI;
- Nodi unrhyw ffactorau a allai ddylanwadu ar baratoi'r ddogfen, er enghraifft materion cynaliadwyedd;
- Nodi unrhyw amcanion neu nodau a fyddai'n cyfrannu'n gadarnhaol at ddatblygiad y CCCT; a
- Phenderfynu a oes achosion posibl o wrthdaro neu heriau eglur rhwng cynlluniau, rhaglenni neu amcanion amgylcheddol eraill a nodwyd a'r CCCT newydd.

2.1.3 Mae llawer o'r cynlluniau, y polisïau a'r rhaglenni a nodwyd yn berthnasol i'r CCCT a'r ACI. Mae'r dogfennau canlynol, y mae'r CCCT yn rhannu nodau ac amcanion cyffredin â nhw, o bwysigrwydd arbennig yn genedlaethol:

- Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (Chwefror 2021)[17];
- Ffyniant i Bawb: Cynllun Gweithredu Economaidd (Mawrth 2019)[18];
- Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (Mehefin 2019)[19];
- Ffyniant i Bawb: Cymru sy'n Effro i'r Hinsawdd (Tachwedd 2019)[20];
- Polisi Cynllunio Cymru – Rhifyn 11 (Chwefror 2021)[21];
- Llywodraeth Cymru: Cynllun Hyrwyddo Cydraddoldeb rhwng y Rhywiau yng Nghymru (Mawrth 2020)[22];
- Cymru Sero Net Cyllideb Garbon 2 (2021 –2025) (Hydref 2021)[23];
- Y Cynllun Gweithredu Adfer Natur (Hydref 2020)[24]; a
- Chynllun Morol Cenedlaethol Cymru (Tachwedd 2019)[25].

2.1.4 Ceir crynodeb o'r dogfennau a adolygwyd, a'u prif ganfyddiadau, yn Nhabl 2-1. Mae'r canlyniadau llawn ar gael yn Atodiad A. Mae natur ailadroddol yr ACI yn caniatáu i

gynlluniau, polisïau a rhaglenni newydd a gyhoeddir wrth i'r CCCT ddatblygu gael eu cymryd i ystyriaeth, ac felly gellir ychwanegu unrhyw ddogfennau perthnasol newydd o ddiddordeb mewn fersiynau pellach o'r ACI.

Tabl 2-1 - Crynodeb o gynlluniau a rhaglenni rhyngwladol a chenedlaethol a adolygwyd

Lefel	Crynodeb
Cynlluniau a Rhaglenni Rhyngwladol ac Ewropeaidd	Cynhaliwyd adolygiad o Gonfensiynau Rhyngwladol allweddol a allai ddylanwadu ar ddatblygiad y CCCT a'r ACI. Mae'r protocolau a'r confensiynau allweddol sy'n berthnasol i'r ACI o'r CCCT yn cynnwys Cytundeb Paris (2016), Uwchgynhadledd y Byd ar Ddatblygu Cynaliadwy (2002) a Chonfensiwn Rio ar yr Amgylchedd a Datblygiad (1992).
Cynlluniau a Rhaglenni y DU Gyfan	Cynhaliwyd adolygiad o gyhoeddiadau perthnasol gan sefydliadau sy'n cynnwys, er enghraifft, yr Adran Drafnidiaeth, yr Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol, ac Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig. Mae'r cyhoeddiadau hyn yn amlinellu'r cynlluniau gweithredu a'r strategaethau ar draws ystod o feysydd pwnc, er enghraifft y Strategaeth Ansawdd Aer ar gyfer Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon a Chynllun Gweithredu Effeithlonrwydd Ynni Cenedlaethol y DU yn ogystal â dogfen *UK Climate Change Risk Assessment 2017 Evidence Report* y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd (2017) (yn enwedig y Crynodeb i Gymru). Mae cynnwys amcanion y cynlluniau hyn, yn ogystal â rhai o'r heriau y maent yn eu codi, yn yr ACI a'r CCCT fel sy'n briodol.
Cynlluniau a Rhaglenni Cymru	Cynhaliwyd adolygiad o gynlluniau a luniwyd ar y lefel genedlaethol yng Nghymru. Caiff llawer o'r rhain eu llunio gan Lywodraeth Cymru ac maent yn rhoi sylw penodol i faterion strategol fel yr economi; trafnidiaeth; iechyd; diogelwch; cymunedau cynaliadwy; tai; cyflogaeth; y Gymraeg; a diogelwch amgylcheddol. Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) (2015) yn nodi saith nod llesiant i Gymru. Ym mis Tachwedd 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei hamcanion llesiant cychwynnol, y bwriedir iddynt sicrhau bod ei chyfraniad at y saith nod llesiant mor fawr â phosibl. Mae cyrff cyhoeddus penodedig eraill hefyd wedi cyflwyno eu hamcanion llesiant ar gyfer cyfrannu at y nodau llesiant. Mae'r ail Adroddiad ar Sefyllfa Adnoddau Naturiol (2020) ynghyd â'r Polisi Adnoddau Naturiol (2017) yn canolbwyntio yn benodol ar adnoddau naturiol Cymru, ac mae'r Adroddiad ar Sefyllfa Adnoddau Naturiol yn cynnig asesiad o reoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy a'r

Lefel	Crynodeb
	Polisi Adnoddau Naturiol yn ceisio cyflwyno’r blaenoriaethau cenedlaethol o ran rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy yng Nghymru. Maent yn cynnwys nodau cyffredin a rhennir amrywiaeth o dystiolaeth rhyngddynt. Dylai’r cynlluniau hyn gynnwys prif ddylanwadau cynlluniau lefel ryngwladol a’r DU gyfan drwy’r ‘effaith ddiferu’. Maent hefyd yn cynnig pwyslais strategol i Gymru. Dylai’r CCCT nodi’r themâu hyn a’u cynnwys yn y Cynllun i sicrhau llwyddiant strategol cydweithredol. Mae’r Cynllun Hyrwyddo Cydraddoldeb rhwng y Rhywiau yng Nghymru (2020) yn gwneud ymrwymiad i gydnabod y ffyrdd presennol y mae strwythurau pŵer, ar sail ffactorau fel rhywedd, hil, rhywioldeb, anabledd, dosbarth, oedran a ffydd yn rhyngweithio â'i gilydd, ac yn creu anghydraddoldeb, camwahaniaethu a gormes. Mae’r CCCT yn ceisio sicrhau bod trafnidiaeth yng Nghymru yn hwyluso annibyniaeth economaidd pawb gan gynnwys menywod a phobl anneuaidd, gan gydnabod pob math o waith di-dâl ac â thâl; yn hwyluso rhyddid menywod i fyw eu bywydau fel y maent yn dewis; yn herio unrhyw strwythurau pŵer presennol a allai fod yn rhoi menywod dan anfantais; wedi ymrwymo i ganlyniadau cyfartal i bob menyw, dyn a pherson anneuaidd; yn gwneud safbwynt rhywedd yn ganolog i’r broses o wneud penderfyniadau; yn agored, yn dryloyw ac yn croesawu craffu trwy lens rhywedd; yn monitro cynnydd tuag at gydraddoldeb yn weithredol; ac yn arwain drwy esiampl i sicrhau cydraddoldeb. Yn yr un modd, dylid ymgorffori’r Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru i sicrhau y gall pobl hŷn ddisgwyl gallu cymryd rhan mor lawn mewn cymdeithas ag y maent yn dymuno, gan gynnwys cyfrannu at fywyd cymunedol a theuluol, dylanwadu ar benderfyniadau a chael diwallu eu hanghenion. Mae’r Cynllun Gweithredu Adfer Natur yn nodi sut mae Cymru yn rhoi sylw i Gynllun Strategol ar gyfer Bioamrywiaeth y Confensiwn ar Amrywiaeth Fiolegol ac yn bodloni’r targedau bioamrywiaeth cysylltiedig. Mae’r Cynllun Gweithredu Adfer Natur yn nodi camau y gellir eu cymryd yn y byrdymor ac yn pennu trywydd i gyflawni ymrwymiadau tymor hwy y tu hwnt i 2020. Mae’r ymrwymiadau a’r camau hyn yn berthnasol i’r ACI o’r CCCT ac wedi hysbysu Amcanion Fframwaith yr ACI.

2.2 Amodau Sylfaenol a Materion a Chyfleoedd Cynaliadwyedd Allweddol

2.2.1 Mae adolygu a dadansoddi'r amodau sylfaenol (gan gynnwys amodau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol) yn nodi'r materion a'r cyfleoedd cynaliadwyedd allweddol. Mae deall amodau sylfaenol hefyd yn hanfodol er mwyn gallu darogan, arfarnu a monitro effeithiau'r CCCT yn gywir. Er enghraifft, mae'n bosibl darogan ac arfarnu effeithiau'r CCCT ar yr amgylcheddol naturiol dim ond pan fo dealltwriaeth eglur o gyflwr presennol yr amgylchedd naturiol.

2.2.2 Gan fod y CCCT yn ddogfen ar raddfa genedlaethol, mae gwaith casglu tystiolaeth sylfaenol wedi canolbwyntio ar ddata ar raddfa genedlaethol gyda rhai data ar raddfa is-genedlaethol a lleol ychwanegol pan fo'n briodol. Mae'n cynnwys yr elfennau canlynol:

- Disgrifio cyflwr presennol llesiant amgylcheddol, cymdeithasol, diwylliannol ac economaidd Cymru;
- Deall tueddiadau yn y dyfodol yn seiliedig ar dueddiadau cyfredol ac amcanestyniadau ar gyfer y dyfodol a allai effeithio ar lesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru; a
- Defnyddio'r wybodaeth hon i nodi problemau a chyfleoedd presennol y gallai'r CCCT ddylanwadu arnynt.

2.2.3 Disgrifiwyd y llinell sylfaen amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol drwy'r dulliau canlynol:

- Adolygiad o gynlluniau, strategaethau a rhaglenni rhyngwladol, y DU a chenedlaethol (Cymru) perthnasol;
- Ymchwil data yn seiliedig ar gyfres o setiau data sylfaenol a ddatblygwyd gan Lywodraeth Cymru, canllawiau, argymhellion ymgynghori blaenorol o ACau tebyg a'r data sydd ar gael ar gyfer Cymru; a
- Dangosyddion Cenedlaethol Cymru, sy'n darparu data ar raddfa genedlaethol ar draws 44 o ddangosyddion o gynnydd yn erbyn y saith nod llesiant.

2.2.4 Un ffynhonnell allweddol o wybodaeth yw'r Adroddiad ar Sefyllfa Adnoddau Naturiol a luniwyd gan Cyfoeth Naturiol Cymru yn 2021. Mae ffynonellau eraill yn cynnwys, er enghraifft, y Swyddfa Ystadegau Gwladol a Stats Cymru. Cyflwynir canlyniadau llawn yr adolygiad o ddata sylfaenol a nodi'r materion cynaliadwyedd allweddol yn Atodiad B ac fe'u crynhoir yn Nhabl 2-2.

Tabl 2-2: Materion a chyfleoedd cynaliadwyedd yng Nghymru a nodwyd yn ystod yr adolygiad o amodau sylfaenol

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
1. Cymru lewyrchus	Mae economi Cymru wedi'i halinio'n agos ag economi gweddill y DU. Bu rhywfaint o symudiad at gyflogaeth sector gwasanaethu a dirywiad i ddiwydiant trwm; mae gan Gymru sector gweithgynhyrchu amrywiol o hyd. Ceir gwahaniaethau daearyddol eglur mewn gweithgarwch cyflogaeth yng Nghymru gyda phocedi o amddifadedd uwch na'r cyfartaledd yng nghymoedd y de ac yn rhai o drefi arfordirol y gogledd o ran addysg a chyflogaeth, ond amddifadedd uwch na'r cyfartaledd yn y canolbarth a'r cymoedd. Ymysg y rhesymau allweddol am berfformiad economaidd gymharol wael mae: • Mae'r Adroddiad Technegol Asesiad Annibynnol Perygl Newid Hinsawdd y DU (CCRA3) a'r Dystiolaeth ar gyfer trydydd Asesiad Perygl Newid Hinsawdd y DU (CCRA3): Tystiolaeth ar gyfer Cymru yn tynnu sylw at nifer o risgiau a chyfleoedd allweddol sy'n wynebu Cymru o ran busnes. Gallai'r rhain gael effeithiau ar nifer o ffactorau gan gynnwys iechyd a llesiant, cyflogaeth a'r economi. Gellir crynhoi materion o'r fath sy'n wynebu Cymru fel risgiau i fusnesau o lifogydd, colli lleoliadau arfordirol, prinder dŵr, llai o fynediad at gyfalaf, llai o gynhyrchiant oherwydd tarfu ar seilwaith ac ati, tarfu ar gadwyni cyflenwi a newidiadau i'r galw am nwyddau a gwasanaethau. Dylid cymryd y rhain i gyd i ystyriaeth yn y CCCT gan y byddant i gyd yn dylanwadu ar arferion defnyddwyr trafnidiaeth. • Ceir problemau o ran darparu mynediad at ysgolion a chyflogaeth, gan fod yr ardaloedd dwysedd uchaf ar gyfer y rhain yn ne Cymru.	Mae gan y CCCT ran i'w chwarae wrth sicrhau twf cytbwys a chynaliadwy, a'r newid i economi defnydd adnodd isel (gan gynnwys carbon isel) i ganiatáu i'r boblogaeth fyw o fewn terfynau amgylcheddol. Mae hyn yn cynnwys y cyfle i hybu trafnidiaeth nwyddau gynaliadwy. Mae'r CCCT yn cynnig cyfle i'r economi gael ei llywio tuag at ddyfodol mwy cynaliadwy. Gall hyn fod trwy hybu seilwaith teithio cynaliadwy a gwella mynediad at ganolfannau cyflogaeth. Gall hefyd gynnig fframwaith sy'n fwy ymatebol i anghenion yr economi a chefnogi sectorau newydd sy'n dod i'r amlwg a chefnogi newid rhai presennol trwy greu a gwella rhwydweithiau. Hefyd, gall helpu i lywio'r broses o greu amgylchedd sy'n ddeniadol i fewnfuddsoddiad ac yn annog mynediad cynaliadwy at swyddi. Yn yr un modd, gall y CCCT hwyluso gwelliannau i fynediad at addysg. Gallai'r CCCT geisio helpu i fynd i'r afael â materion sy'n ymwneud â thlodi ac anghydraddoldeb trwy fynediad at well addysg, gwell cysylltedd rhwng cymunedau a mynediad at swyddi a'r farchnad swyddi

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	Mae'r cyfleusterau hyn yn llawer mwy anodd eu cyrraedd trwy unrhyw ddull ac eithrio car preifat yn y gogledd. • Lefelau sgiliau cymharol isel a lefelau cyrhaeddiad addysgol gwael (er eu bod yn gwella), yn enwedig yn yr ardaloedd mwy difreintiedig o'r wlad. • Mae natur wledig y wlad i raddau helaeth yn arwain at ardaloedd trefol cymharol fach y byddai ganddynt gysylltiad cryfach ag effeithiau cydgrynhoi fel arall. • Ceir cyfran gymharol uchel o bobl hŷn sydd o oedran ymddeol. • Ceir lefelau uchel o dagfeydd sy'n cael effeithiau economaidd negyddol gan gynnwys yr effaith ar gynhyrchiant a chludo nwyddau	Ar y cyfan, gallai'r CCCT helpu i sicrhau'r cydbwysedd pwysig o welliant economaidd a chymdeithasol sydd hefyd yn gynaliadwy ac yn parchu amgylchedd naturiol a diwylliannol gwerthfawr y wlad. Ceir cyfle i'r CCCT gefnogi cyflogaeth trwy hyrwyddo a chefnogi twristiaeth gweithgareddau, gan gynnwys dynodi'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol fel cyfleuster trafnidiaeth strategol i annog twristiaeth gweithgareddau. Ceir cyfle i hybu'r defnydd o deithio llesol i ysgolion cynradd ac uwchradd trwy gynlluniau cerdded i'r ysgol. Gellid addasu ac ymestyn y rhain hefyd i annog oedolion i ddefnyddio dulliau teithio llesol ar gyfer teithio i'r gwaith a hyfforddiant. Ceir cyfle hefyd trwy well cynlluniau trafnidiaeth gyhoeddus i alluogi pobl i gael mynediad at amrywiaeth ehangach o opsiynau cyflogaeth ac addysg. Mae'r CCCT yn cynnig cyfle i wella dulliau teithio cynaliadwy a chyhoeddus i leoliadau twristiaeth, i hwyluso cynnydd i niferoedd twristiaeth. Ceir cyfle i'r CCCT leihau tagfeydd trwy hybu teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus trwy ail-

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i’r CCCT Roi Sylw Iddynt
		neilltuo lle ar y ffyrdd a dulliau trafnidiaeth cynaliadwy integredig.
2. Cymru gydnerth	***Ansawdd Aer*** • Mae ansawdd aer yng Nghymru yn dda iawn yn gyffredinol, gan adlewyrchu i raddau helaeth ei natur wledig a’i hamgylchedd naturiol o ansawdd uchel. Fodd bynnag, ceir diffyg cydymffurfiad â thargedau ar gyfer nifer o lygryddion allweddol sy’n peri risg i iechyd pobl ac i’r amgylchedd naturiol, ac felly mae’n rhaid i’r cynllun trafnidiaeth gymryd hyn i ystyriaeth. Mae hyn yn digwydd yn fwyaf amlwg mewn ardaloedd trefol sy’n agos i ffyrdd prysur. • Mae 90% o gynefinoedd lled naturiol yng Nghymru sy’n sensitif o ran nitrogen yn destun gwaddodi nitrogen ar lefel sy’n uwch na chyfyngiadau llwyth critigol. • Mae amonia yn dal i fod yn broblem, fel llygrydd aer lleol ac fel cyfrannwr at ffurfio deunydd gronynnol eilaidd, gan gynnwys ffurfio gronynnau mân iawn ($PM_{2.5}$), a all gael effaith fwy difrifol ar iechyd pobl ac ecosystemau na’r PM_{10}s mwy. • Mae trafnidiaeth ar y ffyrdd yn gyfrifol am bron i un rhan o dair o’r holl allyriadau NO_2 yn y DU a thrafnidiaeth yw’r ffynhonnell fwyaf o lygredd aer yn y DU.	***Ansawdd Aer*** Mae’r system drafnidiaeth yn gyfrannwr sylweddol at lygredd aer ar hyn o bryd, a gellid cymryd cyfle i leihau’r effaith negyddol hon ar ansawdd aer drwy helpu i sicrhau bod llygredd o drafnidiaeth cyn lleied â phosibl trwy sicrhau bod y pellter sy’n cael ei deithio cyn lleied â phosibl ac annog dulliau teithio mwy cynaliadwy. Gallai polisïau dylunio a thirweddu cynaliadwy hefyd helpu i gynnig cyfleoedd ar gyfer amsugno rhai llygryddion.
	Llygredd Sŵn • Mae sŵn ffyrdd wedi’i ganolbwyntio o gwmpas yr M4 yn y de a’r ffyrdd ‘A’ cyfagos. Mae’r A55 a’r ffyrdd ‘A’ cyfagos yn y gogledd, a’r A483 yn y canolbarth, hefyd yn cyfrannu at lefelau uchel o	***Llygredd Sŵn*** Gall y CCCT gael effaith ar lygredd sŵn trwy sicrhau bod penderfyniadau yn seiliedig ar yr egwyddor o leihau allyriadau trwy newid i

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	lygredd sŵn. Mae llygredd sŵn o reilffyrdd yn bresennol yn y de o gwmpas Caerdydd yn bennaf.	weithredu'r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy. Gallai polisïau dylunio a thirweddu cynaliadwy helpu i leihau effaith sŵn ac effaith bosibl trafnidiaeth ar ardaloedd tawel.
	Bioamrywiaeth, Fflora a Ffawna a Chydnerthedd Ecosystemau • Mae gan Gymru amgylchedd naturiol cyfoethog ac amrywiol gan gynnwys cynrychiolaeth eang o gynefinoedd a rhywogaethau pwysig. Fodd bynnag, mae cyflwr nodweddion rhywogaeth mewn safleoedd dynodedig Ewropeaidd yng Nghymru a chyflwr cynefinoedd â blaenoriaeth yng Nghymru yn dal i fod yn anffafriol ar y cyfan. • Mae bioamrywiaeth ddaearol a morol dan fygythiad o seilwaith trafnidiaeth, llygredd a newid hinsawdd, ac mae pob un o'r rhain yn effeithiau a all ddod o'r rhwydwaith trafnidiaeth. • Newidiadau i ansawdd cynefin yn dod o newidiadau i'r drefn dŵr daear, newidiadau i gyfraddau llif naturiol o wynebau caled yn cynyddu llifogydd dŵr wyneb, y mae pob un ohonynt yn peri bygythiad i fioamrywiaeth. • Gall newid i batrymau trwytholchi ac erydu pridd a newidiadau i ficrohinsawdd o allyriadau golau ac ymbelydredd fygwth ecosystemau. • Sŵn, goleuadau a dirgryndod o draffig a goleuadau ffyrdd yn tarfu ar ffawna. • Gallai strwythurau ffyrdd achosi problemau i adar/mamaliaid penodol trwy leihau gwelededd.	***Bioamrywiaeth, Fflora a Ffawna a Chydnerthedd Ecosystemau*** Gall y CCCT fod o fudd i fioamrywiaeth a'i gwella trwy lywio lleoliad datblygiad seilwaith trafnidiaeth newydd a'r modd y mae'n digwydd. Mae'n cynnig cyfleoedd i sicrhau bod bioamrywiaeth yn cael ei diogelu a'i gwella drwy'r system drafnidiaeth, nid yn unig o ran safleoedd gwarchodedig ond hefyd o ran bioamrywiaeth a chysylltedd yn gyffredinol. Gallai manteision eraill gynnwys rheoli cynefinoedd yn well; strwythurau newydd e.e. gallai pontydd a thwnelau ddarparu cynefinoedd i rai rhywogaethau, fel ystlumod; a chreu cynefin. Ceir cyfle i'r CCCT gyflwyno seilwaith gwyrdd ychwanegol yn rhan o gynigion trafnidiaeth yn y dyfodol i gynorthwyo'r broses o greu lleoedd yn ogystal â bioamrywiaeth, fflora a ffawna.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	• Gallai'r cynefin ymylol neu ecotôn a thraffig ar y ffyrdd hwyluso gwasgariad i rai rhywogaethau. Gallai hyn arwain at wasgariad a sefydlu rhywogaethau estron a goresgynnol neu rywogaethau pla a allai gael effeithiau eilaidd ar gymunedau biolegol. • Gallai cynefinoedd cyfagos gael eu rhoi o dan bwysau cynyddol gan y cyhoedd oherwydd mynediad, gan arwain at effeithiau sy'n cynnwys tarfu ar anifeiliaid, a dinistr ffisegol fflora daear. Hefyd, gallai sbwriel gasglu ar hyd ffyrdd a seilwaith. • Colli cynefin a newidiadau i ansawdd cynefinoedd oddi ar y safle o ran caffael a chael gwared ar ddeunyddiau e.e. cloddio am agregau ar gyfer adeiladu ffyrdd.	
	Hinsawdd, Perygl Llifogydd ac Erydu Arfordirol • Mae effeithiau newid hinsawdd yn cynyddu ac mae addasu a sicrhau cydnerthedd yn erbyn ei effeithiau yn rheidrwydd cynyddol. Yn nodedig, mae perygl llifogydd yn broblem sylweddol yng Nghymru gan gynnwys llifogydd arfordirol, afonol a dŵr wyneb a allai effeithio ar seilwaith trafnidiaeth. Caiff hyn ei waethygu gan gynnydd yn nifer y digwyddiadau tywydd eithafol, sy'n golygu bod eiddo a busnesau mewn perygl cynyddol. Gall tarfu effeithio'n anghymesur ar gymunedau â llai o opsiynau trafnidiaeth ac sy'n llai cydnerth. • Bydd newid hinsawdd yn effeithio ar Gymru mewn ffyrdd eraill, nid llifogydd yn unig, fel digwyddiadau tywydd mwy eithafol, cynnydd mewn tywydd stormus, tymereddau uchaf ac isaf uwch ac is, sychderau mwy difrifol a chyfraddau gwaeth o erydu arfordirol.	***Hinsawdd, Perygl Llifogydd ac Erydu Arfordirol*** Mae gan y CCCT ran sylweddol i'w chwarae o ran addasu i newid hinsawdd a chydnerthedd yn ei erbyn. Mae llifogydd ac erydu arfordirol yn feysydd allweddol lle caiff effeithiau newid hinsawdd eu teimlo'n lleol a gellid dylunio'r rhaglenni a nodir yn y CCCT i helpu i sicrhau bod y perygl o lifogydd mor isel â phosibl. Dylid dylunio seilwaith trafnidiaeth i fod yn gydnerth yn erbyn erydu ac effeithiau eraill newidiadau hinsawdd, gan gynnwys mwy o dywydd stormus a thymereddau eithafol.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	Bydd newid hinsawdd hefyd yn effeithio ar gynefinoedd a rhywogaethau ledled Cymru. • Mae Trydydd Adroddiad Technegol Asesiad Perygl Newid Hinsawdd y DU yn tynnu sylw at nifer o risgiau a chyfleoedd allweddol sy'n wynebu Cymru o ran trafnidiaeth, gan gynnwys yr angen i newid i gerbydau allyriadau isel ac opsiynau teithio llesol gwell.	Dylai'r CCCT ganolbwyntio ar leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth yn sylweddol, trwy hyrwyddo dulliau teithio mwy cynaliadwy fel trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Gellid gwneud darpariaeth yn y CCCT ar gyfer cynyddu'r ddarpariaeth o bwyntiau gwefru cerbydau trydan i annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan.
	Daeareg a Phriddoedd • Yn y dyfodol, gallai peryglon daearegol newid fel ymateb i newid hinsawdd. Gallai'r rhain gynnwys, er enghraifft, erydu arfordirol, tirlithriadau a llygredd o hen safleoedd cloddio. Mae hyn yn peri risgiau sylweddol i'r system drafnidiaeth. • Mae'r priddoedd o'r ansawdd gorau a mwyaf cynhyrchiol yn adnodd prin a chyfyngedig yng Nghymru ac mae ansawdd pridd wedi dirywio dros amser ym mhob cynefin. Mae hyn yn bwysig ar gyfer bioamrywiaeth, cymeriad tirwedd, twristiaeth, cynhyrchiant amaethyddol a chydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd. Mae uwchbridd, yn enwedig priddoedd mawnog yng Nghymru yn ddalfa garbon fawr y mae angen eu diogelu. Mae'n rhaid cymryd hyn i gyd i ystyriaeth wrth gynllunio lleoliad seilwaith trafnidiaeth yn y dyfodol.	***Daeareg a Phriddoedd*** Ceir cyfle i'r CCCT lywio'r defnydd cynaliadwy o ddaeareg a phriddoedd Cymru yn y system drafnidiaeth o ran eu defnydd i adeiladu seilwaith trafnidiaeth neu ddefnyddio tir a ddatblygwyd eisoes a chyfrannu at adferiad parhaus tir a phriddoedd. Gellid nodi agweddau fel hyn, yn ogystal â rheoli neu osgoi peryglon daearegol yn yr ACI ar gyfer prosiectau penodol pellach mewn cynlluniau neu brosiectau lefel isel, pe na bai'r manylion gofodol perthnasol yn cael eu cynnwys ar lefel uchel y CCCT.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i’r CCCT Roi Sylw Iddynt
	Amgylchedd Dŵr Nid yw ansawdd cyrff dŵr Cymru yn bodloni gofynion y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr o hyd, a dim ond 40% oedd o statws ecolegol da yn 2020. Gall gweithgareddau trafnidiaeth fod yn gyfrannwr mawr at ansawdd dŵr gwael. Yn llawer o afonydd Cymru, mae llifoedd yn arbennig o agored i newid hinsawdd gan eu bod yn tueddu i godi a gostwng yn gyflym mewn ymateb i’r glaw. Gallai llifoedd cynyddol yn ystod y gaeaf, yn seilio o lawiad cynyddol yn sgil newid hinsawdd, roi mwy o bwysau ar systemau carthffosiaeth a draenio a llygredd gwasgaredig. Er y tybir bod Cymru yn gyfoethog o ran dŵr, mae eisoes yn wynebu heriau o ran cyflenwad a gall adnoddau dŵr fod yn gymharol brin yn ystod tywydd cynnes a sych estynedig. Gall dŵr ffo o ffyrdd a gollyngiadau ar ffyrdd ac wrth adeiladu i gyd arwain at lygredd mewn dyfroedd wyneb, dyfroedd daear ac amgylcheddau morol (o gwmpas porthladdoedd).	***Amgylchedd Dŵr*** Gallai’r CCCT helpu i lywio datblygiad newydd o seilwaith trafnidiaeth a llwybrau trafnidiaeth mewn modd sy’n ceisio osgoi llygru cyrff dŵr. Gellid nodi agweddau fel hyn yn yr ACI ar gyfer prosiectau penodol pellach mewn cynlluniau neu brosiectau lefel isel, pe na bai’r manylion gofodol perthnasol yn cael eu cynnwys ar lefel uchel y CCCT.
	Mwynau a Gwastraff Mae gan y wlad adnoddau sylweddol o hyd os oes eu hangen. Mae angen rheoli’r gwaith cloddio hwn yn gynaliadwy ar gyfer gweithgarwch parhaus neu yn y dyfodol. Weithiau hefyd gall diogelu mwynau wrthdaro â mathau eraill o ddatblygiad e.e. seilwaith trafnidiaeth. Efallai y bydd gofynion deunydd uchel ar gyfer adeiladu seilwaith trafnidiaeth sy’n rhoi straen pellach ar yr adnoddau cyfyngedig.	***Mwynau a Gwastraff*** Mae gan y CCCT ran i’w chwarae o ran y galw am fwynau (trwy ddyheadau economaidd), eu cynllunio a’u rheoli. Gall helpu i lywio’r defnydd cynaliadwy o adnoddau o’r fath trwy ei bolisïau. Gellid nodi agweddau fel hyn yn yr ACI ar gyfer prosiectau penodol pellach mewn cynlluniau neu brosiectau lefel isel, pe na bai’r manylion gofodol

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
		perthnasol yn cael eu cynnwys ar lefel uchel y CCCT.
	Covid-19 Mae pandemig COVID-19 wedi cael yr effaith fwyaf ar yr unigolion mwyaf agored i niwed a'r cymunedau mwyaf difreintiedig. Nid yw effeithiau hirdymor y pandemig yn hysbys ar hyn o bryd, ac er y bu rhai effeithiau buddiol, gan gynnwys gwell ansawdd aer a mwy o ddibyniaeth ar deithio llesol, dylai'r dull adfer hybu cydraddoldeb cymdeithasol, iechyd ac economaidd.	***Covid-19*** Mae gan y CCCT ran i'w chwarae yn yr adferiad yn sgil COVID-19, yn enwedig o ran mynd i'r afael â newidiadau i symudedd. Dylai'r CCCT fynd i'r afael ag anghydraddoldebau sydd wedi'u gwaethygu gan COVID-19 a dylai hybu adferiad estynedig a chyfartal.
3. Cymru iachach a Chymru sy'n fwy cyfartal	• Yn gyffredinol, mae ystadegau iechyd ar gyfer Cymru yn gwella wrth i ddisgwyliad oes gynyddu a llai o bobl yn adrodd am iechyd gwael dros y degawd diwethaf. Fodd bynnag, nid yw enillion iechyd wedi'u dosbarthu'n gyfartal ar draws y wlad ac yn benodol mae mynediad at wasanaethau yn amrywiol, gan ei fod yn well mewn ardaloedd mwy trefol, a'r de yn arbennig, ond yn gymharol wael ar draws llawer o Gymru wledig. Er gwaethaf hyn, mae iechyd y rhai sy'n byw mewn cymunedau gwledig yn gyffredinol dda o'i gymharu ag iechyd y rhai sy'n byw mewn amgylcheddau trefol. Nid yw'n eglur sut mae hyn yn debygol o newid yn sgil pandemig COVID-19. • Mae'r ffactorau sy'n benodol i amgylchedd gwledig o'u cymharu â rhai amgylchedd trefol a all effeithio ar iechyd yn fwy sylweddol ac arwain at anghydraddoldebau ac iechyd gwaeth yn cynnwys pellter o wasanaethau cyhoeddus a chymorth, y drafnidiaeth sydd ar gael, a'r boblogaeth sy'n heneiddio. Gall mynediad at ofal	Yn gyffredinol, gallai'r CCCT helpu i gyflawni'r cydbwysedd pwysig o welliant economaidd a chymdeithasol sydd hefyd yn gynaliadwy ac yn parchu amgylchedd naturiol a diwylliannol gwerthfawr y wlad. Gallai'r CCCT gydnabod y potensial i fannau gwyrdd naturiol fel lleoedd ar gyfer iechyd a hamdden, gan gysylltu cynefinoedd a chefnogi rhyngweithio cymunedol. Gallai gwella'r mynediad at fannau gwyrdd ac agored, gan gynnwys Parciau Cenedlaethol, annog ffyrdd llawer mwy iach o fyw a gallai poblogaeth iachach alluogi pobl (gan gynnwys plant) i wireddu eu potensial a gwneud Cymru yn gymdeithas fwy cyfartal.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i’r CCCT Roi Sylw Iddynt
	iechyd fod yn gyfyngedig mewn llawer o rannau o Gymru wledig. Mae trafnidiaeth gyhoeddus yn bwysig i gynaliadwyedd ac annibyniaeth cymunedau gwledig. • Er bod pobl yn byw’n hirach a bod cyfraddau rhai clefydau yn lleihau, gall heriau fel yr amgylchedd byw a’r dulliau cyfoes o fyw gyfrannu at lefelau cynyddol o glefydau cronig fel diabetes, problemau cymalau, clefyd y galon a rhai mathau o ganser a all arwain wedyn at anabledd a mwy o alw am y gwasanaethau iechyd. Hefyd, gall iechyd meddwl gwael fod yn ffactor sy’n sail i nifer o glefydau corfforol a ffyrdd o fyw nad ydynt yn iach. Gall ansawdd aer gwael, sŵn a llygredd golau yn ogystal â damweiniau traffig ffordd gael effeithiau uniongyrchol ar iechyd corfforol a meddyliol y boblogaeth. • Gallai’r system drafnidiaeth gael ei rhoi o dan straen oherwydd y cynnydd a ragwelir i fudo net yn bennaf o’r tu mewn i’r DU, a rhagwelir y bydd y cynnydd mwyaf mewn ardaloedd trefol. • Gallai lefelau cynyddol o bobl 65 oed a hŷn greu pwysau ar draws y wlad (yn dibynnu ar a yw disgwyliad oes iach h.y. y nifer o flynyddoedd yr ydych yn byw bywyd iach, yn parhau i olrhain disgwyliad oes cyffredinol) e.e. darparu gwasanaethau priodol ar gyfer cenhedlaeth hŷn (e.e. trafnidiaeth). • Mae problemau i bobl ifanc yn ymwneud â’u symudiad o ddibyniaeth i annibyniaeth, gan fod trafnidiaeth yn chwarae rhan bwysig ar adegau pwysig fel symud o’r ysgol gynradd i’r ysgol uwchradd, ac yna symud o addysg i gyflogaeth.	Mae diogelu a gwella seilwaith gwyrdd ledled Cymru gyfan yn gyfle i wella mynediad pobl at fannau gwyrdd ac agored. Mae mynediad at amrywiaeth eang o gynefinoedd lled naturiol a naturiol, yn ogystal â darparu lle ar gyfer ymarfer corff ac ymgysylltu cymunedol awyr agored, yn hanfodol i lesiant corfforol a meddyliol. Mae gan y CCCT gyfraniad pwysig i’w wneud at wella iechyd pobl trwy well mynediad at gyfleusterau iechyd, pwyslais ar leihau allyriadau llygredd aer, diogelwch ar y ffyrdd ac annog teithio llesol er mwyn gwella iechyd a llesiant a lleihau anghydraddoldebau. (Dylid nodi bod llawer o deithio llesol yn digwydd yng nghyd-destun cadwyno teithiau). Yn gyffredinol, gall y CCCT helpu i fynd i’r afael â phroblemau sy’n ymwneud â phoblogaeth sy’n heneiddio trwy hwyluso’r ddarpariaeth o wasanaethau trafnidiaeth hygyrch wedi eu cefnogi gan seilwaith cysylltiol i ddiwallu anghenion twf poblogaeth lleol ac anghenion grwpiau unigol. Gall Cymru gyfartal alluogi pobl i wireddu eu potensial llawn gan fynd i’r afael ag anghydraddoldeb cymdeithasol, economaidd,

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	• Mae anghydraddoldebau iechyd yn adlewyrchu anghydraddoldebau yn y dosbarthiad benderfynyddion iechyd fel mynediad at drafnidiaeth, addysg a chyfleoedd gwaith. • Gall anableddau a/neu namau symudedd fod yn rhwystrau corfforol a meddyliol i ddefnyddio'r rhwydwaith trafnidiaeth ar draws bob dull. • Gall trafnidiaeth ar y ffyrdd arwain at bum maes effaith ar iechyd y cyhoedd: llygredd aer, anweithgarwch corfforol, diogelwch ar y ffyrdd, sŵn a'r ynysigrwydd a wynebir gan bobl agored i niwed oherwydd ofnau ynghylch perygl ar y ffyrdd, sy'n eu hatal rhag manteisio ar gyfleoedd cyflogaeth neu addysgol, rhwydweithiau cymdeithasol, amwynderau lleol a gwasanaethau (gan gynnwys gofal iechyd) ac felly yn ychwanegu at y perygl o salwch meddyliol a chorfforol. • Gall materion sy'n ymwneud â menywod yn benodol fod yn gysylltiedig ag ofni trosedd ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Gall hygyrchedd corfforol trafnidiaeth gael effaith ar allu pobl anabl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. • Ceir perygl uchel o hyd o anafiadau ar y ffyrdd ymhlith pobl iau y mae'n rhaid i'r CCCT fynd i'r afael ag ef. • Ceir gwahaniaeth mawr o hyd rhwng nifer y trwyddedau gyrru y mae menywod a dynion yn meddu arnynt. Mae gan fenywod lawer llai ac mae hyn yn ei gwneud yn fwy anodd i fenywod gael yr un mynediad at gyfleusterau ac amwynderau â dynion.	diwylliannol ac amgylcheddol. Gallai'r CCCT gynnig cyfle i leihau ynysigrwydd ac annog datblygiad cymunedau integredig y gellir byw ynddynt trwy ddarparu trafnidiaeth gyhoeddus gynhwysol i ganiatáu i bawb gael yr un lefel o fynediad. Dylai'r system drafnidiaeth sicrhau y gall pob grŵp gael mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus a'r rhwydwaith trafnidiaeth yn gyfartal heb ofn na rhagfarn. Gellir sicrhau llai o anghydraddoldeb trwy gynyddu mynediad i'r mwyaf difreintiedig yn hytrach na'r lleiaf difreintiedig a chadw'r lleiaf difreintiedig yn gyson; byddai unrhyw ffurf arall yn golygu lleihau mynediad i'r naill grŵp neu'r llall neu'r ddau, felly ni ddylai fod yn nod i'r CCCT. Gellir mynd i'r afael ag anghydraddoldebau iechyd trwy bolisïau a seilwaith i hybu teithio llesol, gan gynyddu gweithgarwch corfforol a lleihau llygredd a sŵn. Dylid canolbwyntio mesurau teithio llesol ar ardaloedd o amddifadedd i leihau anghydraddoldebau.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	• Mae pobl â salwch cronig neu bobl anabl yn eithriadol o sensitif i lygredd sŵn neu aer yn eu hamgylchedd lleol, ac mae'r effeithiau yn amrywio o darfu ar gwsg i bwysedd gwaed uchel. • Mae pobl ag incwm isel (defnyddir byw mewn ardal o amddifadedd fel procsi ar gyfer incwm isel) nad oes ganddynt gar yn debygol o gerdded ymhellach. Gall eu diffyg opsiynau trafnidiaeth, a allai gynnwys fforddiadwyedd trafnidiaeth gyhoeddus, gyfyngu ar gyfleoedd bywyd a gwaith. Gall pobl sy'n byw mewn ardaloedd o amddifadedd fod yn arbennig o agored i niwed o ddigwyddiadau traffig ffordd. Gall y grŵp hwn hefyd ddioddef lefelau uwch o straen a gellir ystyried bod amgylchedd ffisegol gwael yn rhwystr i deithio llesol. • Mae lleiafrifoedd yn fwy tebygol o fyw mewn cartref heb gar ac felly byddant yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Bu 77 o droseddau ar sail hiliol ar reilffyrdd Prydain dros dair blynedd. Mae'n rhaid i'r CCCT ddarparu ar gyfer diogelwch a chynhwysiant lleiafrifoedd ar draws bob dull trafnidiaeth gyhoeddus. • Mae menywod a grwpiau lleiafrifol yn fwy tebygol o deithio ar fws, ond mae mwy o fuddsoddiad yn cael ei wneud mewn rheilffyrdd fel dull trafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n rhaid i'r CCCT ddarparu ar gyfer Cymru sy'n fwy cyfartal trwy wneud y buddsoddiad angenrheidiol yn y drafnidiaeth gyhoeddus a ddefnyddir fwyaf gan y grwpiau hyn neu gael gwared ar unrhyw rwystrau posibl i fathau eraill o drafnidiaeth i'r grwpiau hyn.	

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	• Mae lefelau llygredd sŵn o gwmpas ffyrdd allweddol yng Nghymru yn uchel. Gall sŵn gael effeithiau hynod amrywiol, gan gynnwys ar dderbynyddion tirwedd, adnoddau ecolegol ac iechyd pobl. • Mae'r bwlch cyflog cyffredinol rhwng y rhywiau yn cynyddu yng Nghymru. Mae'n rhaid i'r CCCT sicrhau bod dynion a menywod sy'n gweithio i'r system drafnidiaeth yn cael tâl cyfartal am wneud yr un swydd. • Mae menywod yn fwy tebygol o fod â phatrymau amrywiol o ran cadwyno teithiau, yn enwedig pan fyddant gyda phlentyn. Maent yn dueddol felly o fod yn fwy sensitif yn economaidd i gostau trafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig bysiau, ac yn enwedig gan fod menywod yn tueddu i ennill llai na dynion ar gyfartaledd.	
4. Cymru o gymunedau cydlynus	• Mae prisiau tocynnau bws yn cynyddu ar gyfradd uwch na chwyddiant; gallai fforddiadwyedd eithrio rhai pobl neu gymunedau o'r math hwn o drafnidiaeth oherwydd rhwystr pris. • Mae nifer y marwolaethau ar y ffyrdd yn parhau'n gyson o un flwyddyn i'r llall pan ddylai fod yn gwella; dylid gwneud mwy o ymdrech i sicrhau diogelwch gyrwyr a defnyddwyr eraill y ffyrdd cymaint â phosibl. • Mae lefelau llygredd sŵn o gwmpas ffyrdd allweddol yng Nghymru yn uchel. Gall sŵn gael effeithiau hynod amrywiol, gan gynnwys ar dderbynyddion tirwedd, adnoddau ecolegol ac iechyd pobl. • Gall ynysigrwydd ac unigrwydd gwledig arwain at broblemau iechyd meddwl. Gall y rhain gael eu hachosi gan system drafnidiaeth lai hygyrch yn lleihau mynediad at gymunedau, ond	Gallai'r CCCT gynorthwyo'r broses o greu cysylltiadau rhwng ac o fewn cymunedau diogel sydd wedi eu cynnal yn dda trwy gyfleoedd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol gan gynnwys llwybrau troed a beicio. Gallai'r CCCT hefyd gynllunio ar gyfer lleihau'r angen i deithio a chynnig cyfleoedd i gael mynediad at ddatblygiad a gwasanaethau newydd a phresennol trwy amrywiaeth o ddulliau teithio cynaliadwy a / neu welliannau i gysylltedd digidol. Trwy leihau nifer y teithiau mewn ceir sydd â'r gyrrwr ynddynt yn unig, gellid lleihau'r

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	gall traffig sy'n gwahanu cymunedau o bobtu'r ffordd gynyddu ynysigrwydd hefyd. • Pan fydd pobl yn teithio, dylent allu gwneud hynny yn ddi-ofn a heb deimlo dan fygythiad trosedd.	perygl i ddefnyddwyr anfodurol a lleihau'r broblem o ynysigrwydd. Gallai'r CCCT ystyried cynigion trafnidiaeth strategol o ran y cyfleoedd y maent yn eu cynnig i annog cydraddoldeb rhanbarthol yn ogystal â gwella iechyd pobl, tirwedd a chadwraeth natur trwy leihau llygredd sŵn a golau. Gall cynlluniau trafnidiaeth wella diogelwch ar y ffyrdd, a all wella diogelwch gwirionedd a thybiedig ar y ffyrdd. Gellir gwella straen gyrwyr hefyd trwy gyflwynol cynlluniau trafnidiaeth.
5. Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu	***Y Gymraeg*** • Bu tuedd ar i fyny ers yr 1990au o ran nifer y bobl sy'n defnyddio'r Gymraeg, gan nodi amrywiadau rhanbarthol mawr; ceir cyfleoedd i gynyddu lefelau rhugldeb. • Mewn rhai achosion, mae cyfleoedd i ddefnyddio'r Gymraeg wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn brin, er enghraifft oherwydd y ffaith nad yw staff gwasanaeth cwsmeriaid yn siarad Cymraeg.	***Y Gymraeg*** Mae gan y CCCT gyfle i ddiogelu'r Gymraeg a hybu'r defnydd ohoni drwy'r system drafnidiaeth drwy annog ei defnydd ar arwyddion ac ymhlith cyflogeion gorsafoedd bysiau a rheilffordd. Gallai'r CCCT geisio sicrhau bod mynediad at gyfleusterau addysg cyfrwng Cymraeg yn cael ei dargedu yn benodol yn rhan o'r nod hwn, i gefnogi'r strategaeth sy'n ceisio ehangu'r ddarpariaeth o addysg cyfrwng Cymraeg. Gallai'r CCCT hefyd geisio cefnogi'r nod o gynyddu'r amrywiaeth o wasanaethau a gynigir i

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
		siaradwyr Cymraeg, a chynnydd i'r defnydd o wasanaethau cyfrwng Cymraeg. Gallai'r CCCT hefyd geisio cefnogi seilwaith economaidd-gymdeithasol cymunedau Cymraeg eu hiaith trwy ei pholisïau. Bydd hyn yn helpu i gefnogi'r nod o ddatblygu pwyslais rhanbarthol newydd i ddatblygu economaidd i helpu pob rhan o Gymru i elwa o ffyniant a chynorthwyo pob ardal i ddatblygu ei hunaniaeth unigryw ei hun. Bydd cyfleoedd yn y CCCT i hybu'r Gymraeg trwy ei defnyddio mewn cyhoeddiadau mewn gorsafoedd, ar arwyddion ffordd ac ar arwyddion mewn gorsafoedd rheilffordd a bysiau.
	Cymeriad Tirwedd a Threflun • Mae Cymru yn adnabyddus am ei thirweddau o ansawdd uchel ac mae dros 50% o'r arwynebedd tir yn cael ei werthfawrogi'n genedlaethol am ansawdd a chymeriad ei olygfeydd. Mae Parciau Cenedlaethol ac Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol yn Dirweddau Dynodedig a gydnabyddir yn rhyngwladol ac yn gorchuddio 25% o Gymru. Mae gan hyn oblygiadau i ddatblygiad seilwaith trafnidiaeth newydd yn yr ardaloedd hyn, gydag un o heriau allweddol rheoli cynaliadwy i alluogi lefelau priodol o dwf gan gadw nodweddion unigryw lleoedd a thirweddau. Mae'n rhaid i hyn gydnabod hefyd bod elfennau naturiol a hanesyddol tirwedd yn bwysig i le a gwerth diwylliannol tirwedd.	***Cymeriad Tirwedd a Threflun*** Mae gan y system drafnidiaeth ran fawr i'w chwarae o ran sut y bydd datblygiad seilwaith trafnidiaeth yn y dyfodol yn effeithio ar dirwedd, treflun, a synnwyr o le yn gyffredinol. Ceir cyfle ar gyfer gwella mynediad at dirweddau, trefluniau a safbwyntiau a werthfawrogir, gan gynnwys trwy ddulliau teithio cynaliadwy a llesol i leihau effaith traffig modurol. Mae gan y CCCT y cyfle i ddarparu cysylltiadau trafnidiaeth o ansawdd uchel i Barciau

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	• Gallai colli amwynder a chymeriad gweledol gael effeithiau ar bobl leol a thwristiaid. • Gall traffig modurol, parcio ac effeithiau cysylltiedig ddifetha cymeriad tirweddau a threfluniau.	Cenedlaethol i dwristiaid/ymwelwyr ac i ddefnyddwyr hamdden lleol. Ceir cyfle i ymgorffori goleuadau sy'n ystyriol o awyr dywyll mewn datblygiadau newydd i gynorthwyo'r dynodiadau awyr dywyll ac ymdrechion i gynnal y rhain, ochr yn ochr â thwristiaeth awyr dywyll.
	Amgylchedd Hanesyddol, Treftadaeth Ddiwylliannol ac Asedau • Mae gan Gymru gyfoeth o asedau hanesyddol a diwylliannol sy'n elfennau pwysig o hunaniaeth ddiwylliannol genedlaethol. Mae llawer o asedau o'r fath mewn perygl, er enghraifft, o ddirywiad, ffactorau hinsoddol, esgeulustod a datblygiad amhriodol. Yn yr un modd â ffactorau amgylcheddol eraill, mae diogelu a darparu mynediad teg at asedau treftadaeth ddiwylliannol yn her allweddol ar gyfer cynllunio'r system drafnidiaeth yn gynaliadwy. • Gall datblygiad newydd gael amrywiaeth o effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol ar asedau treftadaeth y mae angen eu hosgoi neu eu lliniaru. Mae hyn yn cynnwys effeithiau o lygredd sŵn ac aer o adeiladu llwybrau traffig prysur yn agos at ardaloedd o arwyddocâd diwylliannol a allai eu gwneud yn llai deniadol i ymweld â nhw neu leihau eu hamwynder gweledol (effeithiau anuniongyrchol); mae hefyd yn cynnwys cael gwared ar asedau treftadaeth yn ffisegol gan y gallai hyn fod yn ofynnol ar gyfer datblygu seilwaith teithio newydd. Gall effeithiau ar yr amgylchedd hanesyddol gynnwys dwysáu traffig presennol neu adeiladu ffyrdd	***Amgylchedd Hanesyddol, Treftadaeth Ddiwylliannol ac Asedau*** Yn yr un modd â thirwedd, mae gan y CCCT ran fawr i'w chwarae o ran diogelu a gwella treftadaeth ddiwylliannol trwy ganllawiau i'r system drafnidiaeth. Gallai hyn gynnwys cydnabod bod asedau treftadaeth heb eu dynodi hefyd yn rhan bwysig o gyfansoddiad hunaniaeth ddiwylliannol a synnwyr o le a bod effeithiau anuniongyrchol ar leoliad asedau hefyd yn ystyriaethau pwysig. Mae cyfleoedd hefyd yn bodoli i'r CCCT hybu ymwybyddiaeth o dreftadaeth ddiwylliannol ac annog gwell mynediad at ganolfannau addysg diwylliannol.

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
	neu reilffyrdd newydd. Gall lefelau cynyddol o dagfeydd effeithio ar drefi a dinasoedd hanesyddol a chefn gwlad, a gall datblygu seilwaith trafnidiaeth newydd effeithio ar dirweddau hanesyddol a gallai achosi difrod uniongyrchol i asedau treftadaeth.	Gallai'r CCCT geisio nodi a diogelu seilwaith trafnidiaeth a allai fod o werth treftadaeth ynddo'i hun. Mae gan y CCCT y cyfle i gyfrannu at reolaeth effeithlon y system drafnidiaeth yn ystod digwyddiadau mawr, gan gynnwys gweithgareddau chwaraeon a hamdden a digwyddiadau diwylliannol.
6. Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang	Mae allyriadau nwyon tŷ gwydr wedi bod yn gostwng yn raddol yng Nghymru; mae llawer i'w wneud o hyd i fodloni'r targedau allyriadau. Mae'r gostyngiad hwn yn rhannol o ganlyniad i'r symudiad graddol o ran cynhyrchu ynni i danwyddau adnewyddadwy a glanach ynghyd â gwelliannau technolegol ac effeithlonrwydd mewn diwydiant. Fodd bynnag, mae heriau eto i gynnal y tueddiadau cadarnhaol hyn. Mae'n rhaid cynnal ôl-troed ecolegol uchel Cymru a pheidio â'i beryglu trwy ddatblygiadau trafnidiaeth. Mae'n rhaid cymryd mesurau i sicrhau diogelwch cerddwyr a beicwyr ar y ffordd er mwyn eu hybu fel dull ymarferol o deithio. Mae ôl-troed byd-eang amcangyfrifedig Cymru yn uchel o'i gymharu â gwledydd datblygedig eraill. Ceir her i leihau hyn a hefyd i hwyluso datblygiad newydd a thwf economaidd.	Mae gan y CCCT gyfle i helpu i hybu tanwyddau carbon isel a gwell safonau o effeithlonrwydd ynni mewn seilwaith trafnidiaeth. Dylai'r CCCT geisio lleihau twf traffig modurol. Mae'n rhaid i'r CCCT hybu dulliau trafnidiaeth cynaliadwy (gan gynnwys teithio llesol a Cherbydau Allyriadau Isel Iawn). Mae'r CCCT yn cynnig cyfle i weithredu'r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy: Yn gyntaf, trwy leihau'r angen i deithio yn anghynaliadwy: • dod â gwasanaethau yn agosach at bobl, cynllunio integredig (adeiladu cymunedau o gwmpas canolfannau trafnidiaeth) • gweithio hyblyg, gweithio gartref

Nodau Llesiant	Crynodeb o Faterion Allweddol	Cyfleoedd i'r CCCT Roi Sylw Iddynt
		Yn ail, trwy ehangu a hybu dewisiadau teithio mwy cynaliadwy: • integreiddio, newid dull teithio. Yn drydydd, trwy wneud gwell defnydd o'r rhwydwaith trafnidiaeth presennol: • rheoli galw, cyfleusterau, capasiti.

2.3 Fframwaith yr ACI

2.3.1 I brofi perfformiad y CCCT, sefydlwyd Fframwaith yr ACI sy'n cynnwys 13 o Amcanion ACI (yn rhoi sylw i faterion cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol). Cafodd y CCCT ei arfarnu yn erbyn holl Amcanion yr ACI yn unigol ac yn gyfannol. Grwpiwyd meysydd pwnc yn seiliedig ar ddyfarniad proffesiynol at ddibenion eglurder, ond yn ymarferol roedd yr asesiad yn cwmpasu'r rhyng-gysylltiadau rhwng pob un o'r amcanion ac yn llywio cwestiynau, pan fyddant yn berthnasol i'r asesiad.

2.3.2 Lluniwyd cyfres o gwestiynau i helpu i fesur perfformiad elfennau'r CCCT yn erbyn Amcanion yr ACI. Crynhowyd data sylfaenol ar y raddfa genedlaethol ac is-genedlaethol (fel y cyflwynir yn Atodiad B), gan fod y rhain yn cynnig modd o ddarganfod perfformiad cyfredol ledled Cymru a mesur faint o ymyrraeth neu faint o waith sydd ei angen i sicrhau cyfeiriad cadarnhaol o ran cyflawni datblygiad mwy cynaliadwy.

2.3.3 Nododd yr adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion yn Atodiad A amrywiaeth o themâu allweddol. Fel man cychwyn, cynlluniwyd Amcanion yr ACI i adlewyrchu'r themâu allweddol hyn. Yn dilyn yr adolygiad o ddata amgylcheddol sylfaenol yn Atodiad B lle nodwyd materion cynaliadwyedd allweddol (gweler Tabl 2-2), mireiniwyd Amcanion yr ACI i sicrhau eu bod yn cymryd y materion cynaliadwyedd allweddol hyn i ystyriaeth.

2.3.4 Mae Tabl 2-3 yn cyflwyno Amcanion yr ACI a'r cwestiynau a ddefnyddiwyd. Nodir y nodau llesiant cyfatebol yn y tabl. Datblygwyd Amcanion yr ACI gan ddefnyddio'r canlynol:

- Adolygiad o gynlluniau, rhaglenni ac amcanion perthnasol, gan gynnwys, er enghraifft, y nodau llesiant cenedlaethol ac amcanion llesiant Llywodraeth Cymru;
- Adolygiad o wybodaeth sylfaenol, problemau a chyfleoedd;
- Mewnbwn o'r ffrydiau arfarnu eraill a nodir yn yr adroddiad hwn, ac yn nodedig: Iechyd, Cydraddoldebau, y Gymraeg, Prawfesur Gwledig, Hawliau Plant, Newid yn yr Hinsawdd a Datblygu Economaidd;
- Profiad o ddatblygu Amcanion ACI eraill yng Nghymru a thu hwnt; a
- Diwygiadau a wnaed yng ngoleuni'r ymatebion a ddaeth i law yn ystod ymgynghoriad Mai - Gorffennaf 2020 ar Adroddiad Cwmpasu yr ACI.

2.3.5 Mae'r cwestiynau cynorthwyo penderfyniadau a ddefnyddiwyd i lywio'r asesiad yn erbyn pob amcan yn seiliedig ar brofiad ACI arbenigol ac arfer gorau. Ni ddefnyddiwyd yr holl gwestiynau llywio yn rhan o'r asesiad ar bob cam; roedd hyn yn dibynnu ar yr hyn a oedd yn cael ei asesu a'r perthnasedd ar yr adeg honno.

2.3.6 Nid yw Amcanion yr ACI mewn unrhyw drefn benodol ac nid yw eu lleoliad a'u rhif o fewn Fframwaith yr ACI yn ddynodiad o drefn pwysigrwydd neu ffafriaeth. Aseswyd y CCCT yn erbyn holl Amcanion yr ACI i'r un lefel o fanylder.

Tabl 2-3: Amcanion a Chwestiynau Fframwaith yr ACI

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
1. Cyfrannu at welliant i iechyd a llesiant corfforol, meddyliol a chymdeithasol pawb, gan gynnwys cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ledled Cymru	• Cyfrannu at welliant i fynediad at wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol yn enwedig mewn ardaloedd ynysig/gwledig? • Cyfrannu at wella hygyrchedd gwasanaethau iechyd a lles cyfrwng Cymraeg? • Cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ymhlith gwahanol grwpiau yn y gymuned gan gynnwys plant a phobl hŷn yn benodol? • Hybu ffyrdd iach o fyw trwy fentrau cynllunio trafnidiaeth a hybu teithio llesol? • Lleihau effaith seilwaith trafnidiaeth ar gyfyngu cysylltedd o fewn cymunedau trwy eu gwahanu o bobtu'r ffordd? • Lleihau perygl o draffig ar y ffyrdd, yn enwedig i grwpiau agored i niwed a blaenoriaeth? • Lleihau straen i yrwyr a straen posibl i ddefnyddwyr eraill y ffyrdd? • Lleihau effeithiau iechyd trafnidiaeth, gan gynnwys effeithiau ansawdd aer a sŵn, fel iechyd a straen anadlol a chardiofasgwlaidd? • Cyfrannu at wella mynediad at fannau agored gan gynnwys cyfleoedd i chwarae a mynediad at barciau cenedlaethol trwy fodd trafnidiaeth hygyrch nad yw'n ddrud? • Sicrhau y gall plant ddatblygu'n iach, a chael mynediad at ofal iechyd o ansawdd da? • Cyfrannu at leihau unigrwydd ac ynysigrwydd cymdeithasol?	Cymru lewyrchus Cymru iachach Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru o gymunedau cydlynus
2. Creu'r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb	• Creu amodau i leihau lefelau trosedd a'r ofn o drosedd? • Gwella hygyrchedd ac argaeledd trafnidiaeth gyhoeddus, fel bod mynediad yn deg? • Gwella diogelwch, hwylustod a hygyrchedd llwybrau cerdded a beicio fel bod cerdded a beicio yn cael eu hystyried yn opsiynau realistig, diogel a deniadol i bobl o bob oedran, cefndir a gallu? • Creu'r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i foddhad pobl gyda'u cymdogaethau fel lleoedd i fyw? • Creu'r amodau lle gellir gwella cydraddoldebau yn seiliedig ar gefndir neu amgylchiadau? • Creu'r amodau lle gellir lleihau anghydraddoldeb rhwng y rhywiau?	Cymru o gymunedau cydlynus Cymru lewyrchus Cymru iachach

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
	• Creu'r amodau lle gellir lleihau anghydraddoldeb ar sail oedran? • Creu'r amodau lle gellir gwella anghydraddoldebau yn seiliedig ar anabledd, yn unol â'r Model Cymdeithasol o Anabledd? • Annog a chefnogi cynnydd i lefelau cyfranogiad a chyrhaeddiad mewn addysg i bob aelod o gymdeithas trwy fwy o hygyrchedd? • Cefnogi'r darparwyr trafnidiaeth trydydd sector a chymunedol a nodi cyfleoedd ar gyfer twf er mwyn lleihau anghydraddoldeb rhwng cymunedau trefol, gwledig a lled-wledig?	
3. Cefnogi twf economaidd cynaliadwy ac amrywiaeth	• Cefnogi mynediad teg at gyfleoedd gwaith, addysg a hyfforddiant? • Annog mynediad cynaliadwy at gyfleusterau ac atyniadau i dwristiaid? • Annog mesurau i hybu cysylltiadau trafnidiaeth rhyngwladol gwell a chydnerth, gan gynnwys yn yr awyr, ar y môr, ar ffyrdd ac ar reilffyrdd? • Cefnogi adfywiad ardaloedd sy'n tanberfformio? • Cefnogi cludiant nwyddau a gwella dibynadwyedd a chydnerthedd y rhwydweithiau cludo nwyddau ar ffyrdd, ar reilffyrdd ac yn yr awyr? • Annog mewnfuddsoddiad? • Annog gwell cynhyrchiant trwy well cysylltedd? • Cefnogi gwelliannau i'r economi wledig ac arallgyfeirio gwledig? • Cefnogi ac annog gweithgareddau trydydd sector, gan gynnwys trafnidiaeth gymunedol? • Cefnogi camau i leihau'r angen i deithio ar gyfer gwaith? • A fyddai'n helpu i leihau anghydraddoldebau sy'n gysylltiedig ag anfantais economaidd-gymdeithasol?	Cymru lewyrchus Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
4. Annog camau i ddiogelu a hybu diwylliant Cymru a gwella mynediad at fannau diwylliannol a hamdden	• Hybu mynediad cynaliadwy a chydnerth at asedau a gweithgareddau diwylliannol a threftadaeth Cymru? • Annog mesurau i wella asedau treftadaeth ddiwylliannol, mannau hamdden a'u lleoliad? • Cyfrannu at reoli'r system drafnidiaeth yn effeithlon yn ystod digwyddiadau mawr, gan gynnwys gweithgareddau chwaraeon a hamdden a digwyddiadau diwylliannol? • Cyfrannu at reoli teithio yn effeithlon mewn ardaloedd twristiaeth yn ystod cyfnodau brig?	Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
5. Annog camau i ddiogelu a hybu'r Gymraeg	• Annog darparwyr trafnidiaeth i fodloni safonau'r Gymraeg? • Ceisio cefnogi gwell mynediad trwy ddulliau cynaliadwy at gyfleusterau addysg cyfrwng Cymraeg? • Ceisio cefnogi cynnydd i'r amrywiaeth o wasanaethau a gynigir trwy gyfrwng y Gymraeg? • Ceisio cefnogi cymunedau Cymraeg eu hiaith trwy fentrau trafnidiaeth? • Creu'r amodau y mae'r Gymraeg yn ffynnu ynddynt? • Ceisio hybu'r Gymraeg trwy ei defnyddio mewn cyhoeddiadau gorsafoedd, ar arwyddion ffyrdd ac ar arwyddion mewn gorsafoedd rheilffordd a bysiau?	Cymru lewyrchus Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru o gymunedau cydlynus Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
6. Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth	• Annog lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r seilwaith trafnidiaeth presennol? • Cyfrannu at leihau allyriadau CO_2 o'r sector trafnidiaeth? • Annog technoleg lanach ar gyfer trafnidiaeth? • Creu'r amodau lle mae'n ofynnol i ddylunio cynaliadwy fod yn rhan annatod o ddatblygiad newydd? • Annog lleihad i'r galw am ynni a chynyddu effeithlonrwydd ynni? • Cynyddu'r potensial ar gyfer defnyddio ffynonellau ynni carbon isel neu ddi-garbon • Lleihau cyfanswm y traffig ar y ffyrdd trwy leihau'r angen i deithio, lleihau pellteroedd teithio a chynyddu'r opsiynau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael?	Cymru lewyrchus Cymru gydnerth Cymru iachach Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru o gymunedau cydlynus Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
7. Galluogi cydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd	• Cyfrannu at leihau a rheoli perygl llifogydd? • Annog pob datblygiad trafnidiaeth newydd i fod yn gydnerth yn wyneb newid yn yr hinsawdd?	Cymru lewyrchus Cymru gydnerth Cymru iachach

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
	• Lleihau'r anghydraddoldebau o ran mynediad at drafnidiaeth yn ystod llifogydd? • Lleihau'r perygl cynyddol o lifogydd a/neu lifogydd arfordirol a hybu mesurau i ddiogelu gorlifdiroedd neu ardaloedd o berygl llifogydd a reolir? • Sicrhau cymaint o gyfleoedd â phosibl i wella cydnerthedd ecosystemau a swyddogaethau sy'n helpu i leihau pa mor agored i niwed yw'r hinsawdd? • Cyfrannu at weithrediad addasiadau arfordirol oherwydd erydu arfordirol?	Cymru o gymunedau cydlynus Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
8. Diogelu a gwella ansawdd aer	• Creu'r amodau i wella a diogelu ansawdd aer? • Lleihau effeithiau negyddol trafnidiaeth ar ansawdd aer lleol? • Gwella ansawdd aer er mwyn cael gwared ar Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer presennol a lleihau'r tebygolrwydd y bydd angen Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer newydd trwy fentrau trafnidiaeth? • Creu'r amodau lle gellir lleihau'r allyriadau posibl o draffig a diwydiant? • Lleihau effaith anghymesur ansawdd aer gwael ar y cymunedau mwyaf difreintiedig ac agored i niwed?	Cymru lewyrchus Cymru gydnerth Cymru iachach Cymru o gymunedau cydlynus Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
9. Diogelu a gwella nodweddion unigryw lleol ein tirweddau a'n trefluniau	• Annog camau i warchod a gwella ardaloedd o gymeriad, nodweddion unigryw, amrywiaeth ac ansawdd tirweddau? • Annog camau i warchod a gwella cymeriad ac ansawdd trefluniau? • Hybu dylunio sensitif wrth ddatblygu seilwaith trafnidiaeth? • Lleihau effeithiau niweidiol traffig ar y ffyrdd a pharcio (e.e. amhariad gweledol a sŵn) ar y tirweddau a'r trefluniau a werthfawrogir yng Nghymru?	Cymru lewyrchus Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru o gymunedau cydlynus Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
		Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
10. Hybu camau i warchod a gwella asedau treftadaeth	• Annog camau i warchod a gwella asedau treftadaeth a'u lleoliadau, a all gynnwys rhai asedau trafnidiaeth eu hunain? • Annog gwaith i uwchraddio asedau treftadaeth presennol, fel pontydd hanesyddol, i fodloni'r safonau gweithredu diweddaraf? • Annog camau i warchod a gwella'r dirwedd hanesyddol?	Cymru lewyrchus Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru o gymunedau cydlynus Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
11. Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth, geoamrywiaeth ac ecosystemau	• Hybu camau i sefydlu rhwydweithiau ecolegol mwy cydlynol a chydnerth ar dir sy'n diogelu gwasanaethau ecosystem er budd bywyd gwyllt a phobl? • Annog camau i warchod a gwella safleoedd cadwraeth natur, cynefinoedd a rhywogaethau dynodedig gan gynnwys eu cysylltedd yn y dirwedd? • Annog camau i warchod a gwella cynefinoedd a rhywogaethau heb eu dynodi, gan gynnwys eu cysylltedd yn y dirwedd? • Sicrhau gwelliant i gyfleoedd i bobl gael mynediad at fywyd gwyllt a mannau gwyrdd agored? • Hybu gwaith dylunio seilwaith trafnidiaeth da i sicrhau manteision bioamrywiaeth? • Diogelu geoamrywiaeth?	Cymru lewyrchus Cymru gydnerth Cymru iachach Cymru o gymunedau cydlynus Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang

Amcanion yr ACI	Cwestiynau cynorthwyo penderfyniad A fydd y CCCT yn...?	Nod llesiant
12. Sicrhau'r defnydd cynaliadwy o adnoddau naturiol	• Cyfrannu at ddiogelu a gwella ansawdd dŵr daear a dŵr wyneb? • Annog y defnydd o ddeunyddiau ailgylchu a chynaliadwy wrth ddatblygu seilwaith trafnidiaeth, gyda phwyslais ar leihau'r carbon ymgorfforedig mewn seilwaith trafnidiaeth newydd? • Lleihau cyfanswm gwastraff cyffredinol trwy fentrau trafnidiaeth? • Annog camau i warchod pridd, gan gynnwys osgoi llygredd pridd? • Cynyddu cyfleoedd i fwynhau amgylchedd naturiol a rhwydwaith hawliau tramwy Cymru trwy bob math o deithio llesol?	Cymru lewyrchus Cymru gydnerth Cymru iachach Cymru o gymunedau cydlynus Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang
13. Galluogi camau i ddiogelu ardaloedd tawel ac atal llygredd sŵn a golau	• Annog camau i osgoi cynefinoedd ac aneddiadau sy'n sensitif i lygredd sŵn? • Annog camau i gynnal ac ehangu ardaloedd tawel? • Hybu camau i leihau a lliniaru llygredd golau, yn enwedig yn y nos? • Hybu'r defnydd o gamau lliniaru a gwelliannau i ardaloedd a effeithir gan lygredd sŵn? • Lleihau nifer yr ardaloedd sy'n cael eu heffeithio'n negyddol gan lygredd sŵn?	Cymru gydnerth Cymru iachach Cymru o gymunedau cydlynus

2.3.7 Mae Tabl 2-4 yn nodi lle y cymerir pob un o’r pynciau amgylcheddol a restrir yn Atodlen 2(6) y Rheoliadau AAS, yn ogystal â phob un o’r gwahanol asesiadau effaith sy’n rhan o’r ACI, i ystyriaeth yn Amcanion yr ACI. Sgriniwyd yr holl bynciau ac asesiadau effaith hyn i mewn i’r asesiad.

Tabl 2-4 Pynciau’r Rheoliadau AAS a phrif amcanion perthnasol yr ACI

Asesiad Pwnc/Integredig AAS	Prif Amcan(ion) yr ACI	Sgriniwyd i mewn?
AAS: Bioamrywiaeth	11	Do
AAS: Poblogaeth	1, 2, 3, 4, 5, 7	Do
AAS: Iechyd Pobl	1, 2, 3, 4, 5, 7	Do
AAS: Ffawna	9, 11	Do
AAS: Fflora	9, 11	Do
AAS: Pridd	11, 12	Do
AAS: Dŵr	7, 11, 12	Do
AAS: Aer	6, 8, 12	Do
AAS: Ffactorau Hinsoddol	6, 7, 12	Do
AAS: Asedau Perthnasol	12	Do
AAS: Treftadaeth Ddiwylliannol gan gynnwys treftadaeth bensaernïol ac archeolegol	9, 10	Do
AAS: Tirwedd	9, 10, 11	Do
Iechyd	1, 2	Do
Cydraddoldebau	1, 2	Do
Y Gymraeg	5	Do
Prawfesur Gwledig	1, 2, 3, 4, 5	Do
Hawliau Plant	1, 2	Do
Newid yn yr Hinsawdd	6, 7, 12	Do
Datblygu Economaidd	2, 3	Do

2.4 Opsiynau Amgen Rhesymol y CCCT

2.4.1 At ddiben bodloni gofynion Adroddiad Amgylcheddol yr AAS, mae angen i adroddiad yr ACI nodi ac arfarnu effeithiau amgylcheddol y cynigion yn y CCCT, yn ogystal â nodi ac arfarnu effeithiau amgylcheddol opsiynau amgen rhesymol i’r cynigion hyn. Diben defnyddio opsiynau amgen rhesymol yw dangos mai tystiolaeth sydd wedi creu’r Cynllun arfaethedig yn hytrach nag i’r gwrthwyneb.

2.4.2 Mae penderfynu a yw opsiwn amgen yn rhesymol fel arfer yn asesiad arfarnol ac ansoddol i’r awdurdod cynllunio. Mae Canllawiau AAS yn nodi mai opsiynau amgen rhesymol, realistig a pherthnasol yn unig y mae angen eu cyflwyno. Nid yw’r Rheoliadau AAS yn diffinio beth yw opsiwn amgen, na faint o opsiynau amgen y mae’n rhaid eu hystyried.

2.4.3 Gan fod paratoi CCCT yn broses ailadroddol, mae’r ACI wedi arfarnu’r CCCT drafft a fersiynau terfynol o’r CCCT, gan gymryd rhan mewn trafodaethau gyda thimau’r CCCT a rhanbarthol. Cyn paratoi’r CCCT terfynol, ystyriwyd opsiynau eraill drwy’r broses o lunio’r cynllun, gan gynnwys trwy broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru, ac felly diystyrwyd rhai cynigion cyn cyrraedd cam y CCCT drafft, ac ni ystyriwyd eu bod yn opsiynau amgen resymol i’w harfarnu drwy’r ACI. Arfarnwyd yr holl opsiynau a gyflwynwyd yn y CCCT drafft yn yr Adroddiad ACI Interim. Mae fersiwn derfynol y CCCT wedi mireinio’r opsiynau hyn, gan gymryd yr arfarniadau a'r argymhellion a gyflwynwyd yn yr Adroddiad ACI Interim i ystyriaeth. Mae’r fersiwn derfynol hon o’r ACI wedi arfarnu fersiwn derfynol y CCCT a’r opsiynau a ffefrir wedyn.

3 Asesiad o'r CCCT

3.1 Crynodeb o arfarniadau'r CCCT

3.1.1 Mae'r CCCT yn strategaeth genedlaethol ac felly mae'r arfarniadau yn nodi tueddiadau eang a chyffredinol o effeithiau posibl ar y lefel genedlaethol. Bwriedir i'r arfarniadau fod yn strategol ac maent wedi'u dylunio i sicrhau bod ystyriaethau cynaliadwyedd yn cael sylw yn y broses o lunio cynllun o'r cychwyn cyntaf.

3.1.2 Mae strwythur y CCCT fel a ganlyn:

1. Cyd-destun Strategol
2. Y CCCT: Troi Strategaeth yn Weithredu
3. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Blaenoriaethau Allweddol
    - Blaenoriaeth 1: dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i bobl ddefnyddio eu ceir yn feunyddiol
    - Blaenoriaeth 2: gwasanaethau a seilwaith trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon
    - Blaenoriaeth 3: newid ymddygiad
4. Yr hyn y byddwn yn ei gyflawni – Dulliau a Sectorau Teithio
    - Teithio Llesol
    - Bysiau
    - Rheilffyrdd
    - Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio
    - Y Trydydd Sector
    - Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat
    - Cludo Nwyddau a Logisteg
    - Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol
    - Hedfanaeth

A. Termau Defnyddiol

B. Rhaglenni, prosiectau ac ymyriadau
    - Rheoli'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth
    - Cynllunio Teithiau a Thocynnau Integredig
    - Newid Ymddygiad
    - Teithio Llesol
    - Bysiau
    - Rheilffyrdd
        - Mynediad i Bawb
        - Prosiectau Gwella Caerdydd Canolog
        - Rhaglen o welliannau wedi'u targedu parhaus i orsafoedd ar draws Rhwydwaith Cymru a'r Gororau
        - Cyflwyno gwasanaethau rheilffyrdd ychwanegol

  - Cyflwyno Cerbydau newydd
  - Rheilffyrdd Cymunedol, yr Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig a Newid Dulliau Teithio
- Prif Reilffordd De Cymru
  - Datblygiad Strategol Prif Reilffordd De Cymru
  - Gorsafoedd Ychwanegol (5) rhwng Caerdydd a Chyffordd Twnnel Hafren
  - Caerdydd i Abertawe gan gynnwys pecyn Gorsafoedd Newydd
  - Gwelliannau i gyflymder a chapasiti rheilffordd Abertawe i Gyffordd Twnnel Hafren
  - Trydaneiddio Caerdydd i Abertawe
  - Trydaneiddio Penarth/ Bro Morgannwg
- Metro Gogledd Cymru
  - Datblygiad Strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau yn y dyfodol
  - Cysylltedd Lleol Teithio Llesol: Gorsafoedd a Thrawsnewid Trefi
  - Canolfannau Cyfnewid
  - Lein y Gororau
  - Camau 1/2/3 Prif Reilffordd Gogledd Cymru
  - Glannau Dyfrdwy
  - Cyfnewidfa Shotton
  - Arloesi Rheilffyrdd Gogledd a Gorllewin Cymru
- Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru
  - Ailagor Gorsaf Sanclêr
  - Gwelliannau i Gyfnewidfeydd a Hybiau Rheilffordd Gorllewin Cymru
  - Camau 1 a 2 Metro Ardal Bae Abertawe
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Bae Abertawe
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Sir Benfro
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Traws Cymru T5
  - Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Traws Cymru T6
  - Teithio Llesol i Orsafoedd
  - Cyswllt Trafnidiaeth Abertawe i Aberystwyth
- Metro De Cymru
  - Datblygiad strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau ac estyniadau yn y dyfodol
  - Pecyn Gwelliannau Llinellau Craidd y Cymoedd
  - Pecyn Estyniadau Llinellau Craidd y Cymoedd
  - Pecyn Gwelliannau ac Estyniadau i Reilffyrdd y Cymoedd (nid Llinellau Craidd y Cymoedd)
  - Pecynnau Gwelliannau i Orsafoedd Lleol/ Cyfnewidfeydd
  - Pecyn Teithio Llesol
  - Pecyn Bysiau a Thramwy Cyflym Bysiau
  - Astudiaethau Coridor Fframwaith Gwella'r Metro

- Rhwydwaith Ffyrdd Strategol
    - Rhaglen Flynyddol o Gynnal a Chadw ac Adnewyddu Cyfalaf
    - Cynlluniau sydd Wrthi'n cael eu Hadeiladu
    - Cynlluniau Trawsffiniol
    - Rhaglen Teithio Llesol Cefnffyrdd
    - Rhaglen Newid Dulliau Teithio Cefnffyrdd
    - Rhaglen Diogelwch a Chydnerthedd Cefnffyrdd
- Gwefru Cerbydau Trydan
- Cludo Nwyddau a Logisteg
- Strydoedd a Pharcio
- Ansawdd Aer
- Hedfanaeth
- Y Trydydd Sector
- Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat
- Porthladdoedd a'r Môr

A. Llwybrau Cyflawni

3.1.3 Mae'r ACI wedi canolbwyntio ar arfarnu'r blaenoriaethau allweddol, dulliau a sectorau, a rhaglenni.

3.1.4 Mae'r blaenoriaethau a gyflwynir yn y CCCT yn cyd-fynd â'r blaenoriaethau a nodwyd yn SDC, ac mae'r CCCT yn nodi sut y bydd y blaenoriaethau hyn yn cael eu cyflawni. Mae'r arfarniad o flaenoriaethau'r CCCT yn debyg i raddau helaeth felly i'r arfarniad o flaenoriaethau SDC a baratowyd yn 2021. Mae dulliau a sectorau'r CCCT yn cyd-fynd â Chynlluniau Cryno SDC. Eto, mae dulliau a sectorau'r CCCT yn ymhelaethu ac yn cynnig manylion ychwanegol i'r hyn a roddir yn SDC. Felly mae'r arfarniad o'r dulliau a'r sectorau yn dilyn yr arfarniad o'r Cynlluniau Cryno a baratowyd yn 2021 i raddau helaeth.

3.1.5 Mae rhaglenni'r CCCT yn dynodi amserlenni'r cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn adrannau dulliau a sectorau'r CCCT. Mae'r rhestr o raglenni yn cynnwys cynlluniau neu gynigion penodol y byddai disgwyl iddynt helpu i hwyluso blaenoriaethau a nodau allweddol y CCCT. Bydd yr holl brosiectau a nodir o fewn rhaglen yn cael eu hasesu yn rhan o ffrwd waith annibynnol. Swyddogaeth yr ACI yw arfarnu a yw'r fenter yn ei chyfanrwydd yn cyd-fynd ag uchelgeisiau SDC ac y byddai'n arwain at ddatblygiad cynaliadwy.

3.1.6 Aseswyd rhai o'r prosiectau a amlinellwyd yn y rhaglenni gan brosesau arfarnu eraill, gan gynnwys trwy broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ac yn rhan o Adolygiad Ffyrdd Cymru. Mae Atodiad C yn nodi asesiadau cydweddoldeb o ganllawiau Asesiad Effaith Integredig Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru a meini prawf Adolygiad Ffyrdd Cymru yn erbyn Amcanion yr ACI. Mae'r asesiadau cydweddoldeb yn tynnu sylw at y ffaith fod llawer o'r meini prawf a ddefnyddir yn y ddwy broses asesu hyn yn cyd-fynd ag Amcanion yr ACI. Felly nid yw proses yr ACI

wedi ceisio asesu pob agwedd ar y prosiectau yn y rhaglenni gan fod dealltwriaeth y byddant yn cael eu hasesu trwy brosesau Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ac Adolygiad Ffyrdd Cymru.

3.1.7 Ym mis Chwefror 2022, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog gynlluniau i sefydlu Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru dan arweiniad yr Arglwydd. "*Bydd Comisiwn Trafnidiaeth y Gogledd yn adeiladu ar y gwaith gwych, fel y gwasanaeth Fflecsi hwn, sydd eisoes yn cael ei wneud gan raglen Metro Gogledd Cymru, ac yn ystyried anghenion pob cymuned; trefol a gwledig, ar hyd yr arfordir ac ymhell o'r môr*". Bydd y Comisiwn yn mabwysiadu dull a arweinir gan dystiolaeth i lunio argymhellion a fydd yn helpu i ddarparu system drafnidiaeth integredig o ansawdd uchel i'r gogledd, gan wella'r ffordd yr ydym yn teithio a lleihau allyriadau. Bydd casgliadau adolygiad ffyrdd Llywodraeth Cymru yn rhan o'r sail dystiolaeth honno ar gyfer argymhellion y Comisiwn, y disgwylir iddynt gael eu cyflwyno yn 2023.

3.1.8 Caiff yr arfarniad o'r blaenoriaethau allweddol a'r dulliau a'r sectorau eu crynhoi yn Nhablau 3-2 a 3-3 ac fe'u cyflwynir yn llawn yn Atodiad D. Caiff yr arfarniad o'r rhaglenni ei grynhoi yn Nhabl 3-4 ac yn llawn yn Atodiad E.

Tabl 3-1: Allwedd Asesu ar gyfer ACI

Sgorio Asesiad	
++	Cadarnhaol cryf – yn debygol o arwain at gynnydd tuag at yr amcan (arwyddocaol)
+	Cadarnhaol mân – yn debygol o arwain at gynnydd cyfyngedig iawn tuag at yr amcan
O	Canlyniad niwtral
+/-	Ystod o ganlyniadau cadarnhaol a negyddol posibl
?	Canlyniad ansicr
-	Negyddol mân – yn debygol o fod o niwed cyfyngedig iawn i gyflawni'r amcan
--	Negyddol cryf – yn debygol o fod yn niweidiol iawn i gyflawni'r amcan (arwyddocaol)

Tabl 3-2: Crynodeb o arfarniadau'r blaenoriaethau allweddol

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Blaenoriaeth 1	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Blaenoriaeth 2	++	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Blaenoriaeth 3	+	++	+	+	+	+	O	+	+	+	+	+	+

Tabl 3-3: Crynodeb o arfarniadau dulliau a sectorau

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Dull a Sector: Teithio Llesol	++	++	++	+	+	++	+	++	+	+	+	+	+
Dull a Sector: Bysiau	++	++	+	+	+	+	O	+	+	+	+	+	+
Dull a Sector: Rheilffyrdd	++	++	++	+	+	++	O	+	+	+	+	+	+
Dull a Sector: Ffyrdd, Strydoedd, a Pharcio	++	++	+	+	O	+/-	+	+	+	+	+	+	+
Dull a Sector: Y Trydydd Sector	++	++	+	+	O	+	O	+	+	+	+	+	+
Dull a Sector: Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	+	+	+	+	O	+	O	+	O	O	+	+	+
Dull a Sector: Cludo	+	+	+	O	O	+	O	+	-	O	+	+	+

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Nwyddau a Logisteg													
Dull a Sector: Porthladdoedd a Thrafnidiaeth Forol	+	+	++	++	O	+	+	+	O	O	O	+	O
Dull a Sector: Hedfanaeth	-	-	+	+	O	--	O	--	-	O	-	-	--

Tabl 3-4: Crynodeb o arfarniadau rhaglenni

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Rhaglen: Cynllunio Teithiau a Thocynnau Integredig	+	+	+	+	++	+	O	+	O	O	O	+	+
Rhaglen: Newid Ymddygiad	+	+	O	O	+	++	O	+	O	O	+	+	+
Rhaglen: Teithio Llesol	++	+	+	+	O	++	-	++	+	+	+	+	+/-
Rhaglen: Bysiau	+	++	++	+	++	+	?	+	?	?	+	+	+
Rhaglen: Rheilffyrdd													
Mynediad i bawb	+	++	+	+	O	+	O	+	O	O	O	+	O
Prosiectau Gwella	++	+	+	+	O	+	?	+	?	?	O	+	O

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Caerdydd Canolog													
Gwelliannau wedi'u targedu parhaus i orsafoedd ar draws Rhwydwaith Cymru a'r Gororau	+	+	+	+	O	++	+	++	+/-	+/-	+	+	?
Cyflwyno gwasanaethau rheilffordd ychwanegol (yn gofyn am waith seilwaith gan Network Rail)	+	+	+	+	O	+	O	+	O	O	O	+	-
Cyflwyno Cerbydau newydd	+	+	+	O	O	+	O	+	O	O	O	+	O
Rheilffyrdd Cymunedol. Yr Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig a Newid Dulliau Teithio	+	+	?	O	O	+	O	+	+	O	+	+	O
Rhaglen: Prif Reilffordd De Cymru													
Datblygiad Strategol Prif Reilffordd De Cymru	+	+	+	+	O	+	?	+	+/-	?	O	+	O
Gorsafoedd Ychwanegol (5) rhwng Caerdydd a	+	+	+	+	O	+	?	+	+/-	?	?	+	O

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Chyffordd Twnnel Hafren													
Caerdydd i Abertawe gan gynnwys pecyn Gorsafoedd Newydd	+	+	+	+	O	+	?	+	?	?	?	+	O
Gwelliannau i gyflymder a chapasiti rheilffordd Abertawe i Gyffordd Twnnel Hafren	+	+	+	+	O	+	?	+	?	?	?	+	O
Trydaneiddio Caerdydd i Abertawe	+	O	O	O	O	+	O	+	O	O	O	+	+
Trydaneiddio Penarth/ Bro Morgannwg	+	O	O	O	O	+	O	+	O	O	O	+	+
Rhaglen: Metro Gogledd Cymru													
Datblygiad Strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau yn y dyfodol	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Cysylltedd Lleol Teithio Llesol: Gorsafoedd a Thrawsnewid Trefi	++	+	O	+	+/-	++	O	++	+	+	++	+	+
Canolfannau Cyfnewid	+	+	+	+	+/-	+	-	+	+	?	-	+	?
Lein y Gororau	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+	?	+	-	+	O

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Camau 1/2/3 Prif Reilffordd Gogledd Cymru	+	+	+	+	+/-	+	-	+	+/-	+/-	-	+	O
Glannau Dyfrdwy	+	+	+	+	+/-	+	-	+	?	+/-	-	+	O
Cyfnewidfa Shotton	+	+	+	O	+/-	+	-	+	O	?	-	+	O
Arloesi Trafnidiaeth Gogledd a Gorllewin Cymru	+	+	+	+	+/-	+	?	+	?	+/-	+/-	+	+/-
Rhaglen: Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru													
Ailagor Gorsaf Sanclêr	+	+	+	+	O	+	+/-	+	+	O	+	+	O
Gwelliannau i Gyfnewidfeydd a Hybiau Rheilffordd Gorllewin Cymru	+	+	+	+	O	+	-	+	+	?	-	+	?
Camau 1 a 2 Metro Bae Abertawe	+	+	+	+	O	+	?	+	+/-	?	-	+	O
Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Bae Abertawe	?	O	+	O	O	+	O	+	O	O	O	+/-	+
Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Sir Benfro	?	O	+	O	O	+	O	+	O	O	O	+/-	+
Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen	?	O	+	O	O	+	O	+	O	O	O	+/-	+

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Traws Cymru T5													
Prosiect Bysiau Cell Danwydd Hydrogen Traws Cymru T6	?	O	+	O	O	+	O	+	O	O	O	+/-	+
Teithio Llesol i Orsafoedd	++	+	O	+	O	++	+	++	+	+	+	+	+
Cyswllt Trafnidiaeth Abertawe i Aberystwyth	+	+	+	+	O	+	?	+	-	-	-	+	+/-
Rhaglen: Metro De Cymru													
Datblygiad strategol gan gynnwys astudiaethau a dadansoddiad i hysbysu cynlluniau ac estyniadau yn y dyfodol	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+
Pecyn Gwelliannau Llinellau Craidd y Cymoedd	+	+	+	+	+/-	+/-	-	+	+/-	?	+/-	+/-	+/-
Pecyn Estyniadau Llinellau Craidd y Cymoedd	+	+	+	+	+/-	+/-	-	+	+/-	?	+/-	+/-	-
Pecyn Gwelliannau ac Estyniadau i Reilffyrdd y Cymoedd (nid Llinellau Craidd y Cymoedd	+	+/-	+	+	+/-	+	-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-
Pecynnau Gwelliannau i	+	+	+	+	+/-	+	-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Orsafoedd Lleol/ Cyfnewidfeydd													
Pecyn Teithio Llesol	++	+	+	+	+/-	++	-	+	+/-	?	+/-	+/-	O
Pecyn Bysiau a Thramwy Cyflym Bysiau	+	+/-	+	+	+/-	+	-	+	+/-	?	+/-	+/-	O
Astudiaethau Coridor Fframwaith Gwella'r Metro	?	+	+	?	+/-	+	-	+/-	+/-	?	+/-	+/-	+/-
Rhaglen: Rhwydwaith Ffyrdd Strategol	+	O	+	+	O	-	+/-	-	?	?	?	-	-
Rhaglen: Gwefru Cerbydau Trydan	+	+/-	O	O	O	++	-	+	O	O	+/-	+	+
Rhaglen: Strydoedd a Pharcio	+	+	O	+	O	+/-	-	+/-	O	O	O	+/-	O
Rhaglen: Ansawdd Aer	+	+	O	O	O	++	O	++	O	O	+	+	+
Rhaglen: Hedfanaeth	-	-	+	+	O	+/-	O	+/-	+/-	?	O	+	+
Rhaglen: Y Trydydd Sector	++	++	+	+	O	+	O	+	O	O	+	+	+
Rhaglen: Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	+	+	+	+	O	+	O	+	O	O	+	+	O
Rhaglen: Cludo Nwyddau a Logisteg	?	?	+	O	O	+	?	?	?	?	-	?	-

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid hinsawdd	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Rhaglen: Porthladdoedd a'r Môr	O	+	+/-	+	O	+	?	+/-	?	?	-	+	-

3.2 Crynodeb o'r Asesiadau Effaith Deddfwriaethol

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

3.2.1 Mae'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd yn broses gyfochrog ond ar wahân i'r ACI. Paratowyd dogfen Sgrinio Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd sy'n asesu'r dulliau a'r sectorau a'r rhaglenni a gyflwynir yn y CCCT.

3.2.2 Mae nifer o adrannau'r CCCT a rhaglenni Atodiad 2 wedi cael eu sgrinio i mewn ar y sail y gallai'r cynigion gael effaith arwyddocaol debygol ar nodweddion cymhwysol neu amcanion cadwraeth safle Ewropeaidd neu Ramsar.

3.2.3 Nodwyd rhywfaint o ansicrwydd hefyd o ran rhai rhaglenni na fu sgrinio'n bosibl ar eu cyfer ar hyn o bryd gan nad yw lleoliadau seilwaith wedi'u nodi. Gan fod effeithiau arwyddocaol tebygol ac ansicrwydd wedi cael eu nodi yn y cam sgrinio, mae'n rhaid i'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd fynd ymlaen i'r ail gam (Asesiad Priodol) bellach lle bydd yr effeithiau a'r ansicrwydd posibl a nodwyd yn cael eu hystyried yn fwy manwl, gan gynnwys unrhyw liniaru a gynigiwyd eisoes a nodi lliniaru ychwanegol os oes angen.

3.2.4 Bydd yr Asesiad Priodol yn golygu asesu a allai cyfanrwydd neu amcanion cadwraeth safle Ewropeaidd/ Ramsar gael eu heffeithio gan raglenni'r CCCT a bydd yn cynnwys asesiadau o effeithiau cyfunol. Yn rhan o hyn, dylid cynnal adolygiad o'r Cynlluniau Gwelliant wedi'i Flaenoriaethu ar gyfer y safle Ewropeaidd a allai gael eu heffeithio i ddiffinio'r llwybrau effaith a dilysu unrhyw effaith arwyddocaol debygol.

Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb

3.2.5 Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn ceisio asesu'r CCCT ar gyfer ei effaith ar y naw nodwedd warchodedig: oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol.

3.2.6 Mae'r CCCT yn ceisio mynd i'r afael ag anghydraddoldebau cymdeithasol ac economaidd trwy ddatblygu system sy'n hygyrch i bob aelod o gymdeithas ac yn cael

ei defnyddio ganddynt, ac sydd â'r nod o gymryd i ystyriaeth y ffaith y bydd defnyddwyr o wahanol gefndiroedd, rhyweddau, oedran, ac anabledd. Trwy wneud hynny, byddai'n gwella cyfle cyfartal o ran mynediad at wasanaethau, cyflogaeth a chyfleusterau hamdden ac addysg. Byddai gwella'r rhwydweithiau cerddwyr a beicwyr hefyd yn ceisio bod yn briodol ac yn hygyrch i bob defnyddiwr a chymryd i ystyriaeth y rhai sy'n defnyddio cadeiriau olwyn neu sydd â phramiau, yn ogystal â phobl hŷn a theuluoedd â phlant bach.

3.2.7 Byddai cyflwyno tocynnau a chynllunio teithiau integredig a sicrhau bod safbwyntiau defnyddwyr y system drafnidiaeth yn cael eu cymryd i ystyriaeth yn sicrhau bod anghenion amrywiol poblogaeth gynyddol Cymru yn cael eu diwallu ac y darperir ar eu cyfer. Byddai trafnidiaeth gyhoeddus a all gael ei defnyddio gan bawb, ac sy'n cael ei defnyddio gan bawb, beth bynnag fo'u cefndir, yn helpu i wella cydlyniant cymdeithasol.

3.2.8 Byddai hyrwyddo gweithio gartref neu'n agos at gartrefi, yn ogystal â'r cynnydd i deithio llesol a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn cynyddu cyfleoedd i gael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau i lawer o bobl, gan gynnwys y rhai â nodweddion gwarchodedig a'r rhai sydd o dan anfantais economaidd-gymdeithasol.

3.2.9 Mae'r CCCT yn ceisio cyflwyno safonau Cymraeg ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i helpu i gael gwared ar rwystrau presennol o ran iaith a sicrhau y byddai defnyddwyr sy'n siarad Cymraeg yn gallu gwneud defnydd cyfartal o'r system drafnidiaeth (gan gynnwys teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus a'r rhwydwaith ffyrdd).

3.2.10 Mae'r CCCT yn cydnabod bod defnydd o geir preifat yn hanfodol i gymunedau gwledig a byddai'n ceisio cynnal a gwella'r rhwydwaith ffyrdd i gadw cysylltedd cymunedau gwledig a mynd i'r afael â'r ynysigrwydd cymdeithasol a all fod yn gyffredin yma. Fodd bynnag, mae'r CCCT hefyd yn ystyried ffyrdd y gellid gwella opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hyn ac wedi sefydlu treialon, fel y cynllun fflecsi, i ddarparu mwy o wasanaethau i gymunedau gwledig a helpu i leihau dibyniaeth ar ddefnydd o geir personol pan fo'n bosibl.

Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg

3.2.11 Mae Mesur a Safonau'r Gymraeg (Cymru) 2011[26] a Rheoliadau Safonau'r Gymraeg (Rhif 7)[27] yn ei gwneud yn ofynnol i asesiad effaith ystyried y tri chwestiwn canlynol, a ystyriwyd yn rhan o broses yr ACI:

1. pa effaith fyddai'r CCCT yn ei chael ar y cyfleoedd i bobl eraill ddefnyddio'r Gymraeg;
2. sut y gallai'r CCCT gael effaith gadarnhaol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg; a

3. sut y gellid datblygu'r CCCT fel bod effeithiau negyddol y byddai'r penderfyniad polisi yn ei gael ar gyfleoedd i bobl eraill ddefnyddio'r Gymraeg cyn lleied â phosibl.

3.2.12 Mae'r CCCT yn ceisio sicrhau bod y system drafnidiaeth yn annog y defnydd rheolaidd o'r Gymraeg yn rhan o rwydwaith 'trafnidiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon'. Byddai'r defnydd o'r Gymraeg ar arwyddion (sy'n ofyniad cyfreithiol) a rhaglenni hyfforddiant Cymraeg i weithredwyr gwasanaethau trafnidiaeth yn helpu i hybu'r defnydd o'r Gymraeg, yn ogystal â chynnig cyfleoedd i'r rhai sy'n dysgu'r iaith ymarfer mewn sefyllfaoedd bywyd go iawn.

3.2.13 Byddai gwella cysylltiadau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ledled Cymru yn debygol o arwain at fynediad tecach at gyfleoedd addysg i bawb. Byddai gwneud hynny yn hwyluso mynediad tecach at gyfleoedd dysgu'r Gymraeg, er enghraifft yn rhan o ddysgu mewn ysgolion. Gallai gwella mynediad at ardaloedd gwledig wella bywiogrwydd a hyfywedd cymunedau Cymraeg eu hiaith.

3.2.14 Nid yw'r ACI wedi nodi unrhyw effeithiau negyddol posibl o'r CCCT o ran y Gymraeg.

Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant

3.2.15 Mae Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn yn offeryn hawliau dynol craidd a dyma'r cytuniad rhyngwladol a gadarnhawyd yn fwyaf eang o bob un. Yr Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant yw un o fesurau gweithredu cyffredinol Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn. Nod yr Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant yw nodi a fydd y CCCT yn effeithio ar blant hyd at 18 oed, naill ai'n uniongyrchol neu'n anuniongyrchol, a sut.

3.2.16 Mae'r CCCT yn ceisio sicrhau bod gwasanaethau trafnidiaeth yng Nghymru yn hygyrch ac yn ddiogel i bawb, gan gynnwys plant a phobl ifanc. Mae llawer o blant yn cerdded i'r ysgol, ac felly mae llwybrau diogel i gerddwyr a beicwyr yn hanfodol. Nod y CCCT yw gwella llwybrau presennol i gerddwyr a beicwyr ac ehangu'r rhwydwaith o lwybrau teithio llesol ledled Cymru. Hefyd, byddai diogelwch y llwybrau hyn yn cael ei wella i gynnwys goleuadau. Byddai hyn yn helpu i sicrhau y gall plant deithio yn ddiogel rhwng eu cartrefi a'r ysgol. Un o fentrau'r CCCT yw cyflwyno'r newid i'r terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol ar Ffyrdd Cyfyngedig o 30mya i 20mya.

3.2.17 Disgwylir y byddai gostwng terfynau cyflymder yn helpu i wella diogelwch, yn enwedig i blant, trwy leihau gwrthdrawiadau ar y ffordd, yn ogystal â chynnig mwy o gyfleoedd i gerdded a beicio a gwella iechyd a llesiant trwy leihau llygredd aer.

3.2.18 Mae gan blant hŷn a phobl ifanc yn gyffredinol fwy o ddibyniaeth ar drafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig ar gyfer cael mynediad at gyfleusterau ysgol a hamdden. Byddai gwella pa mor ddeniadol yw bysiau a'u diogelwch tybiedig, yn ogystal â mwy o wasanaethau bysiau o fudd i'r grwpiau hyn. Hefyd, nod y CCCT yw gwella cysylltedd rhwng gwahanol lwybrau trafnidiaeth trwy ddatblygu tocynnau a chynllunio

teithiau integredig, a allai ganiatáu i blant fod yn fwy annibynnol yn eu dewisiadau trafnidiaeth.

3.2.19 Mae'r CCCT yn ceisio gwella a chynnal amrywiaeth o wahanol opsiynau trafnidiaeth, gan arwain o bosibl at fwy o gysylltedd rhwng cymunedau. Byddai'r cysylltedd gwell hwn hefyd gwella mynediad at fannau gwyrdd ac agored, gan alluogi mwy o gyfleoedd i ymarfer corff, yn enwedig i'r teuluoedd hynny â phlant ifanc efallai nad oes ganddynt fynediad at gerbydau preifat. Byddai hyn yn arbennig o bwysig i bobl ifanc, sy'n elwa o fynediad at ganolfannau chwaraeon, mannau hamdden a chyfleoedd i gymdeithasu. Mae gan bobl ifanc yn gyffredinol ddymuniad i helpu i ddiogelu'r amgylchedd ac felly byddant yn fwy tebygol o gefnogi lleihau allyriadau a chynyddu defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus pe bai'r gwasanaethau yn ddiogel, wedi'u cynnal a'u cadw yn dda ac yn hygyrch.

3.3 Crynodeb o'r Asesiadau Effaith Anneddfwriaethol

Prawfesur Gwledig

3.3.1 Mae ychydig dros un rhan o dair o boblogaeth Cymru yn byw mewn ardaloedd gwledig ac er mwyn iddynt gael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol, mae angen iddynt deithio pellteroedd hwy yn nodweddiadol na'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol. Nod y CCCT yw gwella'r amrywiaeth o gyfleoedd trafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael mewn ardaloedd gwledig, gan gynnwys treialu'r gwasanaethau fflecsi sy'n wasanaethau ymatebol i alw, a drefnir trwy ap neu ganolfan alwadau. Eu nod yw mynd i'r afael â phroblemau gyda thrafnidiaeth gyhoeddus y milltiroedd cyntaf ac olaf ac ymestyn cyrhaeddiad cynnig trafnidiaeth gyhoeddus Cymru i fwy o gymunedau gwledig. Hefyd, mae'r CCCT yn ceisio cefnogi teithiau ffordd mwy effeithlon ac yn hyrwyddo mwy o ddefnydd o gerbydau trydan. Fodd bynnag, byddai'r mentrau hyn ar eu pennau eu hunain yn annhebygol o ddatrys y broblem yn llawn a byddai'n annhebygol o alluogi pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig i deithio mor effeithlon neu gynaliadwy â'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol.

3.3.2 Mae mynediad at gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn arbennig o gyfyngedig i gymunedau gwledig. Er y gallai fod mynediad da at lwybrau troed cyhoeddus mewn ardaloedd gwledig, mae'r rhain yn annhebygol o fod yn opsiynau ymarferol ar gyfer teithio i wasanaethau a chyfleusterau ac yn ôl. Mae'r CCCT yn cydnabod bod ffyrdd a gyrru yn hanfodol i gymunedau gwledig a'i nod fyddai cynnal a gwella'r rhwydwaith ffyrdd i gadw cysylltedd cymunedau gwledig a mynd i'r afael â'r ynysigrwydd cymdeithasol a all fod yn gyffredin yma, yn enwedig i grwpiau fel pobl iau a hŷn.

3.3.3 Ar y cyfan, byddai'r cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn y CCCT yn debygol o arwain at rai manteision i gymunedau gwledig, ond ni all y cynllun ar ei ben ei hun ddatrys yr holl broblemau hyn.

Newid yn yr Hinsawdd

3.3.4 Nod y cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn y CCCT yw arwain at ostyngiadau sylweddol i'r allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n gysylltiedig â sector trafnidiaeth Cymru. Byddai hyn yn cael ei gyflawni yn bennaf o ganlyniad i annog a hwyluso cyfraddau uwch o gerdded, beicio a defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a gostyngiadau dilynol i nifer y ceir ar y ffyrdd.

3.3.5 Byddai manteision ar arloesiadau technolegol a sicrhau bod gwasanaethau a chyfleusterau yn agos at le mae pobl yn byw yn lleihau ymhellach yr angen i bobl deithio ac yn caniatáu iddynt deithio yn fwy effeithlon pan fo angen defnyddio car preifat. Gallai teithiau mwy effeithlon, ar gyfer symudiadau nwyddau helpu i leihau ôl troed carbon sector cludo nwyddau Cymru. Byddai hyn yn cael ei bwysleisio gan y CCCT yn hyrwyddo symudiadau nwyddau ar reilffyrdd neu'r môr yn hytrach na cherbydau nwyddau trwm.

3.3.6 Mae'r CCCT yn ceisio hyrwyddo'r defnydd o gerbydau sy'n defnyddio tanwyddau yn hytrach na phetrol neu ddiesel. Mae hyn yn cynnwys cynyddu argaeledd a dosbarthiad pwyntiau gwefru cerbydau trydan i helpu i leihau allyriadau nwyon t™ gwydr o ddefnyddio cerbydau preifat. Mae'r CCCT hefyd yn cyflwyno mentrau ar gyfer trydaneiddio bysiau a threialon ar gyfer defnyddio bysiau wedi'u pweru gan hydrogen yn Abertawe. Mae cynigion eraill i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn cynnwys trydaneiddio'r fflyd rheilffordd, gyda thrawsnewidiadau cam wrth gam trwy ddefnyddio cerbydau deuddull a thri-dull.

3.3.7 Mae'r CCCT yn ceisio sicrhau, er enghraifft, bod Maes Awyr Caerdydd yn rhoi strategaeth ddatgarboneiddio gadarn ar waith a bod pobl yn mynd i feysydd awyr ar drafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach nag mewn car er mwyn helpu i fantoli'r allyriadau hyn. Mae'r defnydd o geir a cherbydau nwyddau trwm yn ffynonellau mawr o allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru nag yw hedfanaeth ar hyn o bryd; ac felly ni fyddai'r ymrwymiad i sector hedfanaeth iach yn arwain at effaith niweidiol cyffredinol ar yr Amcan ACI hwn.

Iechyd

3.3.8 Mae'r CCCT yn ceisio sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy hygyrch i amrywiaeth ehangach o bobl. Byddai gwell mynediad at opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uwch a mwy deniadol sy'n cludo pobl i le maen nhw eisiau mynd yn arwain at fanteision iechyd, er enghraifft, trwy wella mynediad at gyfleusterau iechyd a gofal cymdeithasol; hyrwyddo cyfleoedd ymarfer corff a hamdden; a galluogi mynediad at fannau agored a chynefinoedd lled naturiol sydd o fudd i iechyd a llesiant meddwl. Mae defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na char preifat hefyd yn helpu i fynd i'r afael â'r perygl o ynysigrwydd cymdeithasol trwy gynnig mwy o gyfle ar gyfer rhyngweithio cymunedol anffurfiol. Gall ffyrdd, ac yn

enwedig ffyrdd prysur, arwain at wahanu cymunedau o bobtu'r ffordd, gan arwain at effeithiau a allai fod yn niweidiol i iechyd.

3.3.9 Mae'r CCCT yn ceisio annog cyfraddau sylweddol uwch o gerdded a beicio ymhlith pobl yng Nghymru. Cerdded a beicio yw'r dulliau mwyaf cynaliadwy o deithio, ond maent hefyd yn cynnig buddion iechyd sylweddol, er enghraifft hybu ymarfer corff a helpu i leihau'r perygl o broblemau iechyd fel clefyd cardiofasgwlaidd.

3.3.10 Mae llygredd aer yn aruthrol o niweidiol i iechyd pobl, a chredir bod deunydd gronynnol (PM_{10}) a nitrogen deuocsid (NO_2) yn gysylltiedig â thua 2,700 o farwolaethau yng Nghymru bob blwyddyn (data 2011 i 2013)[28]. Mae'r sector trafnidiaeth yn gyfrannwr mawr at y mathau hyn o lygredd. Mae'r CCCT yn ceisio annog a hwyluso cyfraddau uwch o deithio llesol a defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a fyddai'n debygol o leihau nifer y cerbydau llygredd uchel ar ffyrdd Cymru a thrwy wneud hynny, yn helpu i leihau cyfradd y marwolaethau yng Nghymru sy'n gysylltiedig â llygredd aer.

Datblygu Economaidd

3.3.11 Mae'n debygol y byddai'r cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn y CCCT yn cael effaith gadarnhaol ar ddatblygu economaidd ac economi Cymru. Byddai gwella llwybrau teithio llesol a rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus, a fyddai'n cael eu gwneud yn gynyddol hygyrch i bob cymuned, yn helpu i sicrhau mynediad tecach at gyfleoedd addysg a chyflogaeth ledled Cymru.

3.3.12 Gallai gwelliannau teithio arwain at gynnydd i nifer yr ymwelwyr, er enghraifft â chanol trefi neu bentrefi, gan roi hwb i'r economi leol. Byddai hyn yn arbennig o wir lle caiff llwybrau teithio llesol eu gwella gan y gallai fwy o bobl ddechrau cerdded a beicio. Yn ogystal â denu cwsmeriaid ychwanegol o bosibl, byddai darparu gwella mynediad at fusnesau yn cynyddu'r amrywiaeth o gyfleoedd cyflogaeth sydd ar gael.

3.3.13 Ceir cysylltiad rhwng defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ac economi gryfach, oherwydd gwario ar y gwasanaeth trafnidiaeth ei hun a gwasanaethau atodol, fel siopau bwyd a diod. Felly, trwy annog defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, gallai'r CCCT arwain at dwf economaidd. Byddai hwyluso mynediad at ganol trefi a strydoedd mawr, yn ogystal â digwyddiadau diwylliannol mawr ac asedau hanesyddol ac amgylcheddol, yn helpu ymhellach i ysgogi'r economi.

3.3.14 Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon, trwy integreiddio tocynnau a chynllunio teithiau yn ogystal â cherbydau ac amserlennu mwy effeithlon, yn gwella profiad y cwsmer wrth deithio ac, i'r rhai sy'n cymudo i'r gwaith ac yn ôl, yn golygu y byddent yn cyrraedd y gwaith wedi dioddef llai o straen ac yn gallu gweithio yn fwy cynhyrchiol, gan fod o fudd i economi Cymru. Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon hefyd o fudd sylweddol o ran symud nwyddau a gwasanaethau ledled Cymru, yn enwedig ar gyfer cysylltiadau busnes i fusnes a symudiadau nwyddau. Byddai hyn yn cael ei gyflawni trwy leihau nifer y ceir ar y ffyrdd, darparu rhwydwaith

ffyrdd wedi ei gynnal a'i gadw yn dda a llwybrau mwy diogel. Mae'r CCCT yn ceisio hybu'r defnydd o symudiadau nwyddau ar reilffyrdd a dŵr yn hytrach na ffyrdd, a fyddai'n debygol o allu cludo mwy o gynnyrch fesul cerbyd a theithio yn gyflymach na chludo nwyddau ar ffyrdd, ac felly o fudd i'r economi leol.

3.3.15 Byddai Cymru fwy cysylltiedig â llwybrau mwy effeithlon, deniadol a diogel, o fudd sylweddol i'r sector twristiaeth, gan fod pobl yn gallu cyrraedd Cymru yn fwy effeithlon o dramor bellach, neu i deithio ledled Cymru. Gallai gwelliannau i'r seilwaith teithio llesol yng Nghymru hefyd gynyddu pa mor ddeniadol yw'r sector twristiaeth gweithgareddau, fel heicio neu feicio mynydd.

3.4 Asesiad o'r Effeithiau Cyfunol

3.4.1 Yn ogystal ag arfarnu pob un o'r cynigion a'r mentrau a gyflwynir yn y CCCT ar wahân, fe'u harfarnwyd ar y cyd ar gyfer eu heffeithiau cronnol, eilaidd a synergyddol tebygol yn erbyn pob un o Amcanion yr ACI. Caiff canlyniadau'r broses hon eu crynhoi yn Nhabl 3-5 a'u cyflwyno'n llawn yn Nhabl 3-6.

Tabl 3-5: Crynodeb o sgoriau yr asesiad o'r effeithiau cyfunol (asesiad llawn yn Nhabl 3-5)

Amcan yr ACI	1. Iechyd	2. Cydlyniant a chydraddoldeb	3. Datblygu economaidd	4. Diwylliant Cymru	5. Y Gymraeg	6. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	7. Cydnerthedd yn erbyn newid	8. Ansawdd aer	9. Tirweddau a threfluniau	10. Treftadaeth	11. Ecosystemau	12. Adnoddau Naturiol	13. Tawelwch
Effeithiau cyfunol	++	++	++	+	+	+/-	+	+	+	+	+	+	+

Allwedd:	
Cadarnhaol cryf (arwyddocaol)	++
Cadarnhaol mân	+
Canlyniad niwtral	O
Ystod o ganlyniadau cadarnhaol a negyddol	+/-
Canlyniad ansicr	?
Negyddol mân	-
Negyddol cryf (arwyddocaol)	--

Tabl 3-6. Effeithiau cyfunol y CCCT

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
1. Cyfrannu at welliant i iechyd a llesiant corfforol, meddyliol a chymdeithasol pawb, gan gynnwys cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ledled Cymru	++	Hirdymor Uchel	Nod y CCCT yw helpu i sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy hygyrch i amrywiaeth ehangach o bobl. Byddai gwell mynediad at opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus o ansawdd uwch sy'n cludo pobl i'r lleoedd y maen nhw angen mynd iddynt, a phryd y maen nhw angen cyrraedd yno, yn helpu i sicrhau y gall mwy o bobl gael mynediad gwell at gyfleusterau iechyd a gofal cymdeithasol, cyfleoedd ymarfer corff a hamdden yn ogystal ag amrywiaeth eang o gynefinoedd lled-naturiol. Byddai cyflwyno tocynnau a chynllunio teithiau integredig hefyd yn helpu i wneud teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn haws, yn gynt ac yn llai o straen i ddefnyddwyr. Mae trafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn helpu i fynd i'r afael â'r perygl o ynysigrwydd cymdeithasol trwy gynnig dull o ryngweithio cymunedol anffurfiol. Nid yw rhyngweithio cymdeithasol yn bosibl pan fo pobl yn ddibynnol ar geir preifat ar gyfer y rhan fwyaf o'u teithiau. Gall ffyrdd, a ffyrdd prysur yn benodol, hefyd arwain at rannu cymunedau o bobtu'r ffordd. Nod y CCCT yw hwyluso cyfraddau sylweddol uwch o gerdded a beicio ymhlith pobl yng Nghymru. Cerdded a beicio yw'r dulliau teithio mwyaf cynaliadwy ond maent hefyd yn cynnig buddion iechyd sylweddol, er enghraifft, annog ymarfer corff, buddion llesiant meddwl o dreulio amser yn yr awyr agored, a mwy o gyfleoedd ar gyfer rhyngweithio cymunedol. Gallai annog ymarfer corff helpu i leihau anghydraddoldebau iechyd, lleihau cyfran y boblogaeth â gordewdra, a phroblemau iechyd eraill. Gallai gwelliannau i gysylltiadau teithio llesol fod yn arbennig o fuddiol i grwpiau penodol mewn cymdeithas, gan gynnwys pobl hŷn, y rhai nad oes ganddynt fynediad at gar, a phlant sy'n teithio i'r ysgol ac yn ôl. Mae un o fentrau'r CCCT yn cefnogi'r newid i'r terfyn cyflymder diofyn ar Ffyrdd Cyfyngedig o 30mya i 20mya. Byddai disgwyl i leihau terfynau cyflymder helpu i wella diogelwch, yn enwedig i blant, trwy leihau gwrthdrawiadau ar y ffyrdd, yn ogystal â chynnig mwy o gyfleoedd i gerdded a beicio a gwella iechyd a llesiant trwy leihau llygredd aer. Byddai'r CCCT yn sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd strategol yn cael ei gynnal, yn unol â rhwymedigaethau cyfreithiol y Llywodraeth. Ei nod fyddai sicrhau bod gwasanaethau a chyfleusterau newydd yn agos, neu mewn lleoliadau hygyrch, ar gyfer pobl sydd angen eu defnyddio. Byddai hyn yn galluogi amseroedd teithiau mwy effeithlon a chyflymach i bobl, gan

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			roi mwy o amser rhydd iddynt y tu allan i deithio neu gymudo, i ddilyn eu diddordebau personol eu hunain. Gallai hyn fod o fudd mawr i iechyd a llesiant pobl. Mae llygredd aer yn aruthrol o niweidiol i iechyd pobl, a chredir fod deunydd gronynnol (PM_{10}) a llygredd nitrogen deuocsid (NO_2) yn gysylltiedig â thua 2,700 o farwolaethau yng Nghymru bob blwyddyn cyfrifwyd o ystadegau 2011 – 2013)[29]. Y sector trafnidiaeth sy'n gyfrifol am gyfran fawr o'r mathau hyn o lygredd. Nod y CCCT yw annog a hwyluso cyfraddau uwch o deithio llesol a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a rhoi hwb i'r nifer sy'n manteisio ar gerbydau trydan, a fyddai'n debygol o leihau nifer y cerbydau llygredd uchel ar ffyrdd Cymru a thrwy wneud hynny, byddai'n helpu i leihau cyfradd y marwolaethau yng Nghymru sy'n gysylltiedig â llygredd aer. O'u cyfuno, byddai'r gwelliannau i gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol, ynghyd â rhoi gwasanaethau mewn lleoliadau hygyrch ac ansawdd aer gwell, yn gwneud cyfraniad sylweddol at greu effaith synergyddol i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau iechyd ac yn helpu i sicrhau bod y system drafnidiaeth yn hwyluso gwelliannau i iechyd a llesiant corfforol a meddyliol pobl. Mae gwelliannau i dechnoleg ddigidol a phandemig COVID-19 wedi arwain at gynnydd i nifer y bobl sy'n gweithio gartref. Mae'r daith yn ôl ac ymlaen i'r gwaith yn gyfle allweddol i ymarfer corff trwy gerdded a beicio, a chan fod pobl yn cymudo llai, bydd yn gynyddol bwysig sicrhau bod y mannau eraill y mae pobl angen mynd iddynt (e.e. siopau, gwasanaethau, amwynderau, mannau diwylliannol) yn hygyrch trwy gerdded a beicio, a gefnogir gan y CCCT. Nod y CCCT yw cefnogi lleoli cyfleoedd gwaith yn agos at gartrefi, a fyddai'n debygol o gynyddu'r defnydd o deithio llesol ar gyfer cymudo pellteroedd llai i'r gwaith. Dylid nodi, er bod gweithio gartref yn cynnig cyfleoedd sylweddol o ran lleihau'r angen i bobl deithio a lleihau nifer y ceir ar y ffyrdd, y gall fod yn berygl i lesiant meddyliol pobl gan eu bod yn methu cyfleoedd ar gyfer teithio llesol yn ogystal â chyfleoedd i ryngweithio'n gymdeithasol ac yn gymunedol. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, yn uniongyrchol (e.e., trwy leihau llygredd aer) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy gynyddu hygyrchedd cyfleusterau iechyd o ganlyniad i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell), ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol pobl ledled Cymru.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
2. Creu’r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb	++	Hirdymor Uchel	Byddai gweithredu’r CCCT yn helpu i fynd i’r afael ag anghydraddoldebau cymdeithasol ac economaidd trwy ddatblygu system sy’n hygyrch i holl aelodau cymdeithas, ac yn cael ei defnyddio ganddynt, beth bynnag fo’u cefndiroedd, eu rhyweddau, eu hoedran a’u hanabledd. Trwy wneud hynny, byddai’r CCCT yn gwella cyfle cyfartal o ran mynediad at wasanaethau, cyflogaeth a chyfleusterau hamdden ac addysg. Byddai cyflwyno tocynnau a chynllunio teithiau integredig a sicrhau bod safbwyntiau defnyddwyr y system drafnidiaeth yn cael eu cymryd i ystyriaeth yn helpu i sicrhau bod anghenion amrywiol poblogaeth gynyddol Cymru yn cael eu diwallu. Byddai trafnidiaeth gyhoeddus sy’n gallu cael ei defnyddio gan bawb beth bynnag fo’u cefndir, ac sy’n cael ei defnyddio ganddynt, yn helpu i wella cydlyniant cymdeithasol. Nod y CCCT yw cyflwyno safonau Cymraeg ar gyfer gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus i helpu i gael gwared ar rwystrau presennol o ran iaith a sicrhau y byddai defnyddwyr sy’n siaradwyr Cymraeg yn gallu gwneud defnydd cyfartal o’r system drafnidiaeth (gan gynnwys teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus a’r rhwydwaith ffyrdd) i’r un graddau. Mae mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus a chysylltiadau teithio llesol yn arbennig o gyfyngedig mewn cymunedau gwledig yng Nghymru. Er y gallai fod mynediad da at lwybrau troed cyhoeddus mewn ardaloedd gwledig, mae’r rhain yn annhebygol o fod yn opsiynau ymarferol ar gyfer teithio yn ôl ac ymlaen i wasanaethau a chyfleusterau. Mae’r CCCT yn cydnabod bod defnyddio ceir preifat yn hanfodol i gymunedau gwledig a byddai’n bwriadu cynnal a gwella’r rhwydwaith ffyrdd i gynnal cysylltedd cymunedau gwledig a mynd i’r afael â’r ynysigrwydd cymdeithasol a all fod yn gyffredin yma. Fodd bynnag, mae’r CCCT hefyd yn ystyried ffyrdd y gellid gwella opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hyn ac wedi cyflwyno treialon, fel cynllun fflecsi, i gynnig mwy o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus sy’n ymateb i alw i gymunedau gwledig a helpu i leihau dibyniaeth ar ddefnydd o geir personol pan fo’n bosibl. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai’r cynigion a’r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e., trwy sicrhau mynediad tecach at drafnidiaeth gyhoeddus sydd hefyd yn cael ei gwneud yn fwy diogel) ac yn anuniongyrchol (e.e. twf economaidd sydd o fudd i bawb yng Nghymru), ar gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
3. Cefnogi datblygiad economaidd cynaliadwy ac amrywiaeth	++	Hirdymor Uchel	Byddai'r CCCT yn cael effaith gadarnhaol gronnol ar ddatblygiad economaidd ac economi Cymru. Byddai gwell cysylltiadau teithio llesol ac opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus, a fyddai'n cael eu gwneud yn gynyddol hygyrch i bawb a phob cymuned, yn helpu i sicrhau mynediad mwy teg at gyfleoedd addysg a chyflogaeth. Byddai hyrwyddo gweithio gartref neu'n agos at gartrefi, yn ogystal â'r cynnydd i'r defnydd o deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn cynyddu cyfleoedd i gael mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau i lawer o bobl, gan gynnwys pobl â nodweddion gwarchodedig a phobl o dan anfantais economaidd-gymdeithasol. Gan y byddai pobl yn gallu teithio'n fwy effeithlon ac yn fwy rhydd, gallai fod cynnydd i nifer yr ymwelwyr ag ardaloedd economaidd pwysig, a fyddai'n rhoi hwb i'r economïau lleol. Byddai hyn yn arbennig o wir lle caiff cysylltiadau teithio eu gwella gan y byddai cyfraddau uwch o gerdded a beicio, a lle mae cysylltiadau rhwng gwahanol ddulliau trafnidiaeth yn cael eu gwella. Byddai hyn yn rhoi mynediad i fusnesau at gronfa ehangach o ddarpar gyflogeion. Mae'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn mynd law yn llaw ag economi gryfach, oherwydd gwariant ar y gwasanaeth trafnidiaeth ei hun ac ar wasanaethau atodol (fel siopau bwyd a diod) yn yr ardal. Trwy annog y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus felly, gallai SDC arwain at dwf economaidd. Byddai gwella rhwyddineb mynediad at ganol trefi a'r stryd fawr, yn ogystal â digwyddiadau diwylliannol mawr ac asedau hanesyddol ac amgylcheddol, hefyd yn helpu i ysgogi'r economi. Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon, trwy integreiddio tocynnau a chynllunio teithiau yn ogystal â cherbydau ac amserlennu mwy effeithlon, yn gwella profiad y cwsmer wrth deithio ac yn golygu, i'r rhai sy'n cymudo yn ôl ac ymlaen i'r gwaith, eu bod yn cyrraedd y gwaith dan lai o straen ac yn gallu gweithio'n fwy cynhyrchiol, gan fod o fantais i economi Cymru drwy hynny. Byddai amseroedd teithiau mwy effeithlon hefyd o fudd sylweddol i symudiad nwyddau a gwasanaethau ledled Cymru, yn enwedig i gysylltiadau busnes i fusnes a symud nwyddau. Byddai hyn yn cael ei wneud trwy leihau nifer y ceir ar y ffyrdd, darparu rhwydwaith ffyrdd wedi'i gynnal a'i gadw yn dda, llwybrau mwy diogel. Nod y CCCT yw hybu'r defnydd o symudiadau nwyddau rheilffordd a dŵr yn hytrach na ffyrdd, a fyddai'n debygol o allu cludo mwy o gynnyrch fesul cerbyd ac yn gyflymach na symud nwyddau ar y ffyrdd, ac felly o fudd i'r economi leol. Gallai gwelliannau i'r seilwaith teithio llesol yng Nghymru hefyd wneud y sector twristiaeth gweithgareddau, fel heicio neu feicio mynydd, yn fwy deniadol.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel uchel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at effeithiau cadarnhaol (sylweddol) mawr hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. gwella effeithlonrwydd symudiad nwyddau a gwasanaethau) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy fuddsoddi mwy mewn gwasanaethau cyhoeddus sy'n sicrhau manteision economaidd ehangach), ar ddatblygiad economaidd ac amrywiaeth.
4. Diogelu a hybu diwylliant Cymru a gwella mynediad at fannau diwylliannol a hamdden	+	Hirdymor Canolig	Mae'r CCCT yn hyrwyddo ac yn ceisio darparu mynediad mwy cynaliadwy, cydnerth a theg i bawb at fannau diwylliannol a hamdden. Byddai mynediad mwy effeithlon a chynaliadwy at y mannau hyn, gan gynnwys i bobl leol a thwristiaid, yn gwella hyfywedd a bywiogrwydd economaidd ac yn caniatáu manteision parhaus i bobl leol. Mae'r CCCT yn cydnabod y straen y gall digwyddiadau diwylliannol a thwristiaeth graddfa fawr, fel digwyddiadau chwaraeon mawr, ei rhoi ar y system drafnidiaeth. Nod y CCCT yw sicrhau y gall y digwyddiadau hyn barhau i gael eu cynnal ac felly parhau i gael effaith sylweddol ar economi, cymdeithas a diwylliant Cymru. Ar y cyfan, mae'n debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol (nid sylweddol) bach hirdymor, gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy sicrhau bod mannau cyhoeddus yn hygyrch trwy gerdded a beicio), ar ddiwylliant Cymru, a allai arwain at effaith gronnol gadarnhaol dros amser ar yr amcan hwn.
5. Annog camau i ddiogelu a hybu'r Gymraeg	+	Hirdymor Canolig	Nod y CCCT yw sicrhau bod y system drafnidiaeth yn annog defnydd rheolaidd o'r Gymraeg yn rhan o system drafnidiaeth sy'n ceisio gwella profiadau cwsmeriaid trwy 'wella hygyrchedd, cyfleusterau ac arwyddion'. Byddai sicrhau bod pob math o drafnidiaeth yn darparu gwybodaeth yn y Gymraeg yn helpu i hybu'r defnydd o'r Gymraeg ac yn helpu i sicrhau bod siaradwyr Cymraeg yn teimlo'n gyfforddus yn defnyddio gwasanaethau trafnidiaeth. Byddai rhaglenni hyfforddi Cymraeg i weithredwyr gwasanaethau trafnidiaeth yn helpu i hybu defnydd o'r Gymraeg, yn ogystal â chynnig cyfleoedd i'r rhai sy'n dysgu'r iaith ymarfer mewn sefyllfaoedd bywyd go iawn. Byddai gwella cysylltiadau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ledled Cymru yn debygol o arwain at fynediad mwy teg at gyfleoedd addysg i bobl beth bynnag fo'u cefndir. Byddai

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gwneud hynny yn hwyluso mynediad mwy teg at gyfleoedd dysgu Cymraeg, naill ai yn rhan o'u dysgu yn yr ysgol neu gan fod yr ysgol yn gyfleuster cyfrwng Cymraeg. Ar y cyfan, mae'n debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r polisïau a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn annog defnydd o'r Gymraeg) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy ehangu hygyrchedd ysgolion cyfrwng Cymraeg), ar y Gymraeg.
6. Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth	+	Hirdymor Canolig	Mae'n debygol y byddai cynigion a mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain at ostyngiadau i'r allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n gysylltiedig â sector trafnidiaeth Cymru yn yr hirdymor. Byddai hyn yn cael ei gyflawni'n bennaf o ganlyniad i annog a hwyluso cyfraddau uwch o gerdded, beicio a defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, sy'n debygol o ddigwydd dros amser wrth i bobl ddod yn fwy cyfarwydd â ffordd newydd o deithio, gan arwain yn sgil hynny at ostyngiadau i nifer y ceir ar y ffyrdd. Byddai sicrhau bod gwasanaethau a chyfleusterau yn agos at y lleoedd y mae pobl yn byw ynddynt, ynghyd â nifer gynyddol o bobl yn gweithio gartref, yn lleihau'r angen i bobl deithio ac yn caniatáu iddynt deithio yn fwy effeithlon pan fyddant yn gwneud hynny. Gallai teithiau mwy effeithlon ar gyfer symud nwyddau helpu i fynd i'r afael ag ôl-troed carbon sector cludo nwyddau Cymru. Byddai'r CCCT yn sicrhau y byddai bod yn berchen ar gerbyd trydan neu gerbyd glanach yn opsiwn mwy ymarferol yn hytrach na cherbyd sy'n cael ei bweru gan betrol neu ddiesel trwy gynorthwyo dosbarthiad pwyntiau gwefru cerbydau trydan, a fyddai'n cyfrannu at leihau allyriadau. Mae'r CCCT hefyd yn hyrwyddo cynlluniau ar gyfer trydaneiddio trafnidiaeth gyhoeddus ac yn treialu'r defnydd o hydrogen fel tanwydd ar gyfer bysiau yn Abertawe. Fodd bynnag, er y byddai'r CCCT yn debygol o hwyluso gostyngiadau sylweddol i allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n gysylltiedig â symudiadau ar y rhwydwaith ffyrdd, ceir perygl y byddai hyn yn cael ei danseilio i ryw raddau gan y diwydiant hedfanaeth. Mae'r CCCT, yn unol â SDC, wedi ymrwymo i gynnal sector hedfanaeth iach yng Nghymru ar gyfer ei fanteision economaidd sylweddol. Mae pennod Hedfanaeth y CCCT yn ceisio sicrhau, er enghraifft, bod Maes Awyr Caerdydd yn paratoi strategaeth ddatgarboneiddio gadarn. Fodd bynnag, byddai'r mesurau a ddisgrifir yn y CCCT yn annhebygol o fantoli'r allyriadau sy'n

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gysylltiedig â hedfanaeth mewn gwirionedd. Mae ceir a cherbydau nwyddau trwm yn ffynhonnell llawer mwy o allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru na hedfanaeth ar hyn o bryd, ac felly ni fyddai'r ymrwymiad i sector hedfanaeth iach yn arwain at effaith niweidiol gyffredinol ar Amcan hwn yr ACI. Mae ychydig dros un rhan o dair o boblogaeth Cymru yn byw mewn ardaloedd gwledig ac er mwyn iddynt gael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol mae angen iddynt deithio pellteroedd mwy na'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol. Nod y CCCT yw gwella hygyrchedd i'r rhai mewn cymunedau gwledig trwy fentrau fel cynllun fflecsi. Fodd bynnag, er bod mwy o gefnogaeth i gerbydau trydan, a gwelliannau i wasanaethau trafnidiaeth gymunedol sy'n arbennig o bwysig mewn ardaloedd gwledig, byddai'n annhebygol o alluogi pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig i deithio mor effeithlon ac mor gynaliadwy â'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol, neu i fanteisio i'r eithaf ar gerbydau gydag allyriadau isel fel y rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol. Ar y cyfan, ystyrir â lefel ganolig o sicrwydd y byddai'r CCCT yn arwain at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol) ar allyriadau nwyon tŷ gwydr.
7. Galluogi cydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd	+	Hirdymor Isel	Gallai cysylltiadau cerdded a beicio newydd a gwell, fel y'u hyrwyddir drwy'r CCCT, arwain at gynnydd i'r gorchudd seilwaith gwyrdd ar hyd y llwybrau hyn, a allai helpu i reoli dŵr wyneb ffo ac i liniaru perygl llifogydd, yn dibynnu ar y dyluniad penodol. Nod y CCCT yw diogelu bioamrywiaeth ac ecosystemau a all fod yn nodweddion allweddol o ran galluogi cydnerthedd yn erbyn newid yn yr hinsawdd, fel storio carbon, hidlo llygryddion aer, helpu i atal perygl llifogydd a lleihau erydiad pridd. Mae i ba raddau y byddai'r CCCT yn arwain at fwy o seilwaith gwyrdd i helpu i liniaru'r perygl o lifogydd yn hynod ansicr. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, gyda lefel isel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy wella cydnerthedd seilwaith trafnidiaeth yn erbyn digwyddiadau tywydd eithafol), ar gydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
8. Diogelu a gwella ansawdd aer	+	Hirdymor Canolig	Mae'r sector trafnidiaeth, ac yn enwedig ceir, cerbydau nwyddau trwm, awyrennau a thrafnidiaeth sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd, yn ffynonellau sylweddol o allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygredd aer. Nod y CCCT yw gwneud gostyngiad sylweddol i ddibyniaeth pobl ar geir preifat i deithio. Byddai'n gwneud hynny trwy hyrwyddo teithio llesol pan fo'n briodol trwy lwybrau cerdded a beicio newydd a gwell a hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau hwy trwy rwydweithiau trafnidiaeth mwy deniadol ac effeithlon. Byddai'r gostyngiad net i nifer y ceir yn helpu i leihau'r llygredd aer sy'n gysylltiedig â'r sector trafnidiaeth yng Nghymru, yn enwedig mewn ardaloedd mwy trefol lle mae ansawdd aer yn sylweddol waeth nag ardaloedd mwy gwledig. Nod y CCCT yw cefnogi'r newid parhaus i gerbydau glanach, cerbydau trydan a dulliau trafnidiaeth eraill sy'n mabwysiadu technolegau arloesol fel hydrogen. Byddai hyn yn helpu i leihau'r allyriadau a gynhyrchir gan gerbydau sy'n cael eu defnyddio, gan gynnwys ceir preifat a bysiau. Byddai gwell cynnal a chadw a rheolaeth o'r rhwydwaith ffyrdd presennol hefyd yn debygol o ganiatáu teithiau mwy effeithlon, gan gynnwys llai o dagfeydd a segura, a fyddai'n arwain at lai o lygredd. Mae'n debygol y byddai rheolaeth a chynnal a chadw o'r fath yn cynnig cyfleoedd i wella'r seilwaith gwyrdd ar hyd coridorau ffyrdd, sy'n helpu i hidlo llygryddion aer allan a'u hymneilltuo. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau llygredd aer yn gysylltiedig â defnydd o geir) ac yn anuniongyrchol (e.e. ymgorffori seilwaith gwyrdd sy'n ymneilltuo llygredd aer mewn coridorau trafnidiaeth), ar lygredd aer.
9. Diogelu a gwella nodweddion unigryw lleol ein tirweddau a'n trefluniau	+	Hirdymor Isel	Byddai'r gostyngiad tebygol i nifer y ceir ar y ffyrdd drwy'r CCCT yn helpu i osgoi'r effeithiau niweidiol y gall ffyrdd eu cael ar gymeriad tirweddau a threfluniau, a sicrhau eu bod cyn lleied â phosibl, gan gynnwys trwy lygredd sŵn, aer a golau yn ogystal â thrwy fod â gwerth amwynder gweledol isel. Byddai hyn o fudd arbennig i ganolfannau aneddiadau hanesyddol yn ogystal â'r tirweddau naturiol unigryw sy'n gyffredin yn ardaloedd mwy gwledig Cymru. Mae'r CCCT yn hybu gwelliant seilwaith gwyrdd ac mae'r manteision yn cynnwys gwerth amwynder gweledol uchel seilwaith gwyrdd a chynefinoedd lled naturiol, yn ogystal â'i swyddogaeth o sgrinio ardaloedd rhag effeithiau gweledol datblygiadau newydd. Fodd

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel isel o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau effaith weledol ceir ar y ffyrdd) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy warchod a gwella bioamrywiaeth), ar nodweddion unigryw tirweddau a threfluniau.
10. Hybu camau i warchod a gwella asedau treftadaeth	+	Hirdymor Canolig	Ledled Cymru, mae rheilffyrdd, twnelau a llwybrau hanesyddol o werth treftadaeth sylweddol. Yn yr un modd â chymeriad tirweddau a threfluniau, byddai'r gostyngiad i nifer y ceir ar y ffyrdd wedi'i achosi gan y CCCT, a'r gallu dilynol i osgoi ymyriadau sŵn, aer, golau ac ymyriadau gweledol eraill, a sicrhau eu bod cyn lleied â phosibl, yn helpu i ddiogelu amgylchedd asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol. Mae'n debygol y byddai'n ofynnol i waith cynnal a chadw a rheoli seilwaith trafnidiaeth presennol, a'r ddarpariaeth o unrhyw seilwaith trafnidiaeth newydd ystyried yr effeithiau posibl ar unrhyw asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol cyfagos, ac ymgorffori elfennau sy'n helpu i wella eu hamgylchedd. Gallai hyn fod yn arbennig o wir ar gyfer pontydd hanesyddol, a allai fod mewn perygl o ddifrod o gerbydau nwyddau trwm a cherbydau mawr yn eu croesi. Caiff diogelu a gwella bioamrywiaeth ei hyrwyddo drwy'r CCCT, a allai fod o fudd posibl i amgylchedd asedau treftadaeth ac ardaloedd hanesyddol oherwydd amwynder gweledol uchel seilwaith gwyrdd a chynefinoedd lled-naturiol, yn ogystal â'i swyddogaeth o ran sgrinio ardaloedd rhag effeithiau gweledol datblygiad newydd. Fodd bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Byddai gwella cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol ledled Cymru yn debygol o helpu i wella hygyrchedd ardaloedd hanesyddol ac asedau treftadaeth i bawb o bob cefndir, gan gynnwys pobl leol a thwristiaid. Byddai hyn yn helpu i hyrwyddo pwysigrwydd yr asedau a'r ardaloedd hyn a gallai arwain yn sgil hynny at fuddsoddiad newydd, fel cynnydd yn nifer yr ymwelwyr, a fyddai'n helpu i ddiogelu asedau ac ardaloedd treftadaeth i genedlaethau'r dyfodol eu mwynhau. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol),

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy fuddsoddi mewn seilwaith trafnidiaeth sydd hefyd yn ased treftadaeth) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy wella hygyrchedd asedau treftadaeth), ar asedau treftadaeth.
11. Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth, geoamrywiaeth ac ecosystemau	+	Hirdymor Canolig	Nod y CCCT yw sicrhau bod y system drafnidiaeth yn mabwysiadu strategaethau rheoli tir cynaliadwy sy'n cynnwys cydnerthedd ecosystemau mewn gweithrediadau trafnidiaeth. Ar ei ffurf bresennol, gall y sector trafnidiaeth beri bygythiadau sylweddol i gynefinoedd a rhywogaethau, gan gynnwys gwahanu cynefinoedd, ynysu rhywogaethau, a gall arwain at lefelau o lygredd sy'n uwch na llwythi critigol cynefinoedd sensitif. Gall ymyriadau sŵn a golau o'r sector trafnidiaeth fod yn hynod niweidiol i rai rhywogaethau hefyd. Mae'n debygol y byddai'r CCCT yn osgoi effeithiau niweidiol ar ecosystemau wedi'u hachosi gan ffyrdd newydd yn gwahanu cynefinoedd ac yn ynysu rhywogaethau, gan fod gwaith adeiladu ffyrdd newydd ar saib ar hyn o bryd tra'n disgwyl Adolygiad Ffyrdd Cymru. Byddai'r effeithiau ar ecosystemau o ffyrdd newydd yn gysylltiedig â datblygiadau newydd, fel tai, yn cael sylw drwy'r system gynllunio a'r asesiad effaith penodol i safleoedd a gynhelir yn rhan o'r broses hon. Byddai'r newid i ddulliau teithio allyriadau isel, gan gynnwys teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus, a thrydaneiddio yn helpu i osgoi effeithiau niweidiol ar gynefinoedd sy'n sensitif i ansawdd aer, a sicrhau bod yr effeithiau hyn cyn lleied â phosibl, yn enwedig lle mae lefelau eisoes yn uwch na'u llwythi critigol. Mae'n bosibl y gallai cynnal a chadw a rheoli seilwaith trafnidiaeth presennol gynnig cyfleoedd i gynnwys elfennau seilwaith gwyrdd sy'n cynyddu eu gwerth bioamrywiaeth, fel gosod seilwaith gwyrdd ar hyd coridorau ffyrdd. Lle caiff llwybrau cerdded a beicio newydd eu gosod, byddai'r rhain yn cynnig cyfle i gynnwys elfennau seilwaith gwyrdd sy'n fioamrywiol ond hefyd yn cynnig buddion ehangach i'r ecosystem gan gynnwys coridorau bywyd gwyllt, gwelliannau i ansawdd aer, hidlo dŵr, dal a storio carbon a gwelliannau i dirweddau a threfluniau. Fodd bynnag, mae'n ansicr i ba raddau y byddai gwelliannau i'r rhwydwaith seilwaith gwyrdd yn cael eu cyflawni o ganlyniad i'r CCCT. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy gynnwys elfennau bioamrywiaeth mewn seilwaith

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			trafnidiaeth) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy leihau llygredd aer), ar fioamrywiaeth. Dylid ystyried y mân effeithiau cadarnhaol hyn yng nghyd-destun Cynllun Gweithredu Adfer Natur Cymru, sy'n tynnu sylw at yr angen brys i fodloni amcanion ac uchelgeisiau adfer natur yng Nghymru.
12. Sicrhau'r defnydd cynaliadwy o adnoddau naturiol	+	Hirdymor Canolig	Mae'r CCCT yn annog y defnydd o ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, carbon isel, fel teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn hytrach na cheir preifat, yn ogystal â thrydaneiddio trafnidiaeth, a fyddai'n debygol o gael effaith gadarnhaol ar ymdrechion i leihau'r defnydd o adnoddau naturiol fel tanwyddau ffosil. Hefyd, nod y CCCT yw lleihau'r angen i deithio, gan leihau ymhellach faint o adnoddau naturiol a ddefnyddir yn y sector trafnidiaeth. Gallai cynnal a chadw seilwaith trafnidiaeth presennol drwy'r CCCT helpu i leihau faint o seilwaith newydd sydd ei angen, ac felly lleihau faint o wastraff sy'n cael ei gynhyrchu. Fodd bynnag, byddai'r ddarpariaeth o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell yn debygol o'i gwneud yn ofynnol defnyddio adnoddau naturiol i ryw raddau. Mae lleihau nifer y ceir ar ffyrdd Cymru yn hanfodol i nodau'r CCCT. Byddai hyn yn arwain at ostyngiad yn y llygryddion o bibellau gwacáu neu ollyngiadau yn syrthio ar y tarmac, ac felly byddai llai o siawns y bydd dŵr wyneb ffo yn cludo'r llygryddion hyn i mewn i'r pridd, i ddŵr daear ac i ddŵr wyneb, gan arwain at welliant i ansawdd dŵr. Gall traul teiars ceir ar ffyrdd fod yn ffynhonnell sylweddol o lygredd plastig yn yr amgylchedd naturiol, gan gynnwys yn yr amgylchedd dŵr, a byddai'n debygol y byddai hyn yn cael ei leihau i ryw raddau gan gynigion drwy'r CCCT cyfan oherwydd y symudiad tuag at deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol), gan gynnwys yn uniongyrchol (e.e. trwy leihau'r defnydd o adnoddau naturiol ar gyfer cynlluniau ffyrdd newydd) ac yn anuniongyrchol (e.e. trwy leihau traul teiars ar ffyrdd newydd ac felly diogelu ansawdd dŵr), ar adnoddau naturiol.
13. Galluogi camau i ddiogelu ardaloedd tawel ac atal llygredd sŵn a golau	+	Hirdymor Canolig	Byddai'r CCCT yn cynyddu'r niferoedd sy'n manteisio ar ddulliau trafnidiaeth cyhoeddus a llesol, gan leihau'r defnydd o geir preifat. Byddai hyn yn debygol o arwain at effeithiau cadarnhaol ar ddiogelu ardaloedd tawel oherwydd gostyngiad i lygredd sŵn a golau. Trwy ei gefnogaeth i gerbydau trydan, sy'n llawer mwy tawel na cherbydau petrol a diesel, mae'n debygol y byddai'r CCCT yn helpu i leihau ymyriadau sŵn sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth.

Amcan yr ACI	Sgôr	Hyd Sicrwydd	Effeithiau cronnol
			Disgwylir y byddai gostyngiad i nifer y ceir ar y ffyrdd trwy hyrwyddo opsiynau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn helpu i leihau llygredd golau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Fodd bynnag, gallai mentrau eraill y CCCT, fel goleuadau ar lwybrau teithio llesol ac mewn Canolfannau Cyfnewid arwain at fwy o oleuadau i helpu i wella diogelwch a lleihau'r ofn o drosedd, a allai gynyddu llygredd golau os caiff y rhain eu gosod mewn ardaloedd gwledig. Ar y cyfan, ystyrir ei bod yn debygol, â lefel ganolig o sicrwydd, y byddai'r cynigion a'r mentrau a nodir yn y CCCT yn arwain yn gronnol at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid sylweddol) uniongyrchol ar dawelwch, ac atal llygredd sŵn a golau.

3.5 Argymhellion

3.5.1 Nodir yr argymhellion a gynigir yn yr Adroddiad ACI Interim ar gyfer y CCCT drafft yn Nhabl 3-7 isod. Mae'r tabl hefyd yn nodi ymateb tîm Trafnidiaeth Cymru i'r argymhellion hyn.

Tabl 3-7: Argymhellion i'r CCCT drafft

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
Cyffredinol		
Dylai'r CCCT gynnal a gwella rhwydwaith seilwaith gwyrdd iach, pan fo'n bosibl, i arwain at nifer o fanteision, gan gynnwys lleihau'r perygl o golli bioamrywiaeth. Mae manteision eraill yn cynnwys gwella bioamrywiaeth drefol fel cynefinoedd a rhywogaethau, gwella iechyd a llesiant pobl, cynorthwyo i leihau'r perygl o lifogydd naturiol, gwella ansawdd dŵr ac ansawdd aer, helpu i ddiogelu golygfeydd pwysig, sgrinio datblygiadau sy'n amharu ar y dirwedd neu gymeriad hanesyddol, helpu i leihau gwresogi trefol a chynorthwyo dal a storio carbon. Po fwyaf yw maint a chysylltedd y rhwydwaith seilwaith gwyrdd, po fwyaf y manteision.		Rydym yn cefnogi'r argymhelliad cyffredinol a byddem yn nodi bod y nodau hyn eisoes wedi'u cynnwys mewn amrywiaeth o ddogfennau. Bydd yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn ymgorffori'r rhain mewn rhaglenni a phrosiectau o'r camau datblygu cynnar ac mae ein cynlluniau gweithredu bioamrywiaeth Rhwydwaith Ffyrdd Strategol a Llinellau Craidd y Cymoedd yn rhoi sylw i nifer o'r materion hyn yn ein gweithrediadau seilwaith.
Dylid cynnwys Systemau Draenio Cynaliadwy (SDCau) mewn datblygiadau pan fo'n briodol, ac mae'r manteision yn cynnwys lleihau'r tebygolrwydd o lygryddion yn cyrraedd cyrsiau dŵr cyfagos gan helpu i leihau llygredd dŵr, lleihau dŵr ffo trwy leihau arwynebau anhydraidd, caniatáu i ddŵr ymdreiddio i'r ddaear gan helpu i atal llifogydd dŵr wyneb, a bod o fudd i'r ecosystem leol.		Ceir gofynion ar waith eisoes i SDCau gael eu cynnwys mewn datblygiadau y bydd rhaglenni yn y CCCT yn eu hymgorffori.
Dylai'r CCCT hybu'r defnydd o ddeunydd ailgylchu, carbon isel neu o ffynonellau lleol mewn datblygiadau pan fo'n briodol, i helpu i leihau faint o ddeunyddiau crai sy'n cael eu cloddio. Gall hyn hefyd sicrhau bod datblygiad yn cyd-fynd â'r tirweddau a'r trefluniau cyfagos.		Rydym yn cefnogi'r argymhelliad. Byddem yn disgwyl i'r materion hyn gael eu cymryd i ystyriaeth gan y rhai sy'n datblygu ac yn darparu'r prosiectau unigol.
Dylai'r CCCT sicrhau bod staff yn y sector trafnidiaeth yn cael eu hyfforddi i sicrhau y gallant		Rydym wedi datblygu ac wrthi'n datblygu canllawiau pellach i

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
ddarparu'r gwasanaethau gorau i ddefnyddwyr Cymraeg eu hiaith a chefnogi defnydd o'r Gymraeg pan fo'n briodol.		sectorau ar gefnogi a defnyddio'r Gymraeg. Rhoddir y cyfle i staff Trafnidiaeth Cymru gyflawni hyfforddiant Cymraeg a darperir hyfforddiant arall iddynt yn gysylltiedig â'r Gymraeg sy'n briodol i'w swyddi.
Dylai llwybrau teithio llesol newydd ac wedi'u diweddaru gynnwys goleuadau deuodau allyrru golau cyfeiriadol i sicrhau bod golau yn gwasgaru cyn lleied â phosibl, yn enwedig mewn ardaloedd tawel ac yn agos atynt. Gall hyn hefyd helpu i wella diogelwch ar hyd llwybrau trwy ddarparu gwelededd.		Mae gennym ganllawiau helaeth ar ddatblygu llwybrau teithio llesol ac mae'r ystyriaethau hyn wedi'u cynnwys yn y canllawiau a hefyd trwy broses gatiau cyfnodau datblygu prosiect. Mae hyn yn sicrhau bod amrywiaeth o ffactorau yn cael eu hystyried ac y darperir yr ateb mwyaf priodol yn seiliedig ar yr amgylchiadau lleol penodol.
Dulliau a Sectorau		
Teithio Llesol	Dylid cyfeirio ymhellach at ddylunio llwybrau teithio llesol ar gyfer y rhai â symudedd/golwg cyfyngedig.	Mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.
	Dylid cynnwys mynediad at gyfleusterau addysg Gymraeg yn y broses o wella llwybrau teithio llesol.	Mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.
	Dylai'r CCCT sicrhau bod unrhyw lwybrau teithio lleol newydd yn gydnerth o ran yr hinsawdd trwy ddylunio ac adeiladu.	Mae hyn wedi'i gynnwys yn y canllawiau teithio llesol.
Ffyrdd, Strydoedd a Pharcio	Dylai'r CCCT gynnwys mesurau i geisio lleihau effaith y rhwydwaith ffyrdd o ran llygredd sŵn a golau trwy gynnwys deunyddiau adeiladu ffyrdd penodol neu ddefnyddio clustogfeydd naturiol, a allai hefyd gyfrannu at well bioamrywiaeth ac ansawdd aer.	Mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
Y Trydydd Sector	Dylid cyfeirio at wella hygyrchedd i gymunedau Cymraeg eu hiaith a thrwy hynny cynorthwyo'r cymunedau hyn, e.e. yn y gogledd ac ym Mhenrhyn Llŷn yn ogystal â'r gorllewin.	Mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.
Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	Dylid ymgorffori safonau yn ymwneud â'r Gymraeg yn yr hyfforddiant arfaethedig i yrwyr.	Bydd hyn yn cael ei ystyried a'i ymgorffori fel sy'n briodol yn y safonau trwyddedu newydd a gofynion hyfforddiant wrth iddynt gael eu datblygu.
	Dylai'r CCCT sicrhau na fyddai mynediad at dacsis a cherbydau hurio preifat trydan yn cael ei leihau, ac y bydd y seilwaith cerbydau trydan yn cael ei ehangu ar draws Cymru drefol a gwledig.	Rydym wedi ymrwymo i gadw a phan fo'n bosibl gwella nifer y cerbydau hygyrch. Mae'r fflyd lawn o 50 o dacsis trydan yr ydym wedi eu caffael ar gyfer y cynlluniau "profi cyn prynu" i gyd yn hygyrch. Bydd ein rhaglenni ehangach ar wefru cerbydau trydan yn cefnogi datblygiad seilwaith cerbydau trydan ym mhob rhan o Gymru.
Cludo Nwyddau a Logisteg	Dylai'r CCCT gyfeirio at fanteision sŵn fflyd wedi'i datgarboneiddio.	Mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.
Rhaglenni		
Teithio Llesol	Dylai'r CCCT sicrhau y gall defnyddwyr cadair olwyn a'r rhai ag anableddau gael mynediad at ddarpariaeth teithio llesol.	Mae hyn wedi'i gynnwys yng nghanllawiau'r ddeddf teithio llesol ac mae testun ychwanegol wedi'i gynnwys yn y CCCT yn nodi hyn.
Bysiau	Dylai seilwaith newydd, gan gynnwys y canolfannau cyfnewid, gynnwys darpariaeth teithio llesol, gan gynnwys mannau storio beiciau a llwybrau cerdded diogel.	Er nad yw wedi ei gynnwys yn benodol yn yr adran bysiau, mae hyn eisoes wedi'i gynnwys yn adran teithio llesol y CCCT a bydd yn cael ei ymgorffori mewn canllawiau arfer gorau ar gyfnewidfeydd sy'n cael eu datblygu.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
	Dylai'r gwaith o ail-ddylunio'r rhwydweithiau bysiau gynnwys llwybrau i nodweddion diwylliannol a mannau hamdden allweddol a chynnwys bysiau mwy aml ar gyfer digwyddiadau diwylliannol mwy.	Bydd y rhain yn rhan o'r ystyriaethau yn y gwaith o ail-ddylunio'r rhwydwaith.
Rheilffyrdd/ Prif Reilffordd De Cymru	Dylai gwelliannau i gapasiti ac amlder annog trenau hwyr yn y nos i gynnig mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus ar ôl digwyddiadau hwyrach i leihau dibyniaeth ar dacsis a cherbydau personol.	Wrth ddatblygu gwasanaethau, bydd ystyriaeth gytbwys o'r gost, y defnydd a'r manteision ehangach y gall gwasanaethau eu cynnig ar sail llwybrau unigol.
Metro Gogledd Cymru	Dylid lleoli gorsafoedd a chyfnewidfeydd newydd o fewn pellter cerdded i ganolfannau cyflogaeth neu breswyl.	Ceir llawer o faterion y mae'n rhaid eu hystyried wrth leoli gorsaf neu gyfnewidfa newydd a byddai'r rhain yn ffactor arwyddocaol. Rydym hefyd yn cefnogi datblygiad seiliedig ar drafnidiaeth o safleoedd nad ydynt yn dibynnu ar y car ac sy'n cael eu gwasanaethu neu a allai gael eu gwasanaethu yn rhwydd lwybrau cerdded a beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.
	Dylai gwelliannau i gapasiti ac amlder annog trenau hwyr yn y nos i gynnig mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus ar ôl digwyddiadau hwyrach.	Wrth ddatblygu gwasanaethau, bydd ystyriaeth gytbwys o'r gost, y defnydd a'r manteision ehangach y gall gwasanaethau eu cynnig ar sail llwybrau unigol.
Metro Bae Abertawe a Gorllewin Cymru	Argymhellir y dylid cadw'r opsiwn o dalu gydag arian parod a defnyddio tocynnau papur ar ôl cyflwyno tocynnau digidol a thocynnau integredig.	Bydd yr opsiynau hyn yn cael eu cadw tra bod galw amdanynt. Wrth ddatblygu ein hatebion tocynnau talu wrth deithio, byddwn yn archwilio'r defnydd o gardiau talu ymlaen llaw i alluogi'r rhai nad oes ganddynt gardiau banc i ddefnyddio'r gwasanaethau hyn.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
	Os bydd y treialon yn llwyddiannus, dylai'r CCCT sicrhau ei fod yn cefnogi ehangu'r defnydd o fysiau hydrogen a thrydan a chyflwyno trenau hybrid i ddatgarboneiddio'r rhwydwaith ymhellach.	Amcan ein treialon yw canfod yr opsiwn gorau ar gyfer pob defnydd penodol. Rydym wedi ymrwymo i gyflwyno bysiau dim allyriadau pibell fwg ar gyfer y fflyd gyfan erbyn 2035.
	Dylai datblygiad a detholiad llwybr cyswllt Rheilffordd Abertawe i Aberystwyth ystyried cydnerthedd yn erbyn llifogydd ac erydu arfordirol, yn ogystal â digwyddiadau tywydd eithafol, gan sicrhau bod y llwybr yn osgoi morlinau pan fo'n bosibl.	Bydd y rhain yn cael eu hystyried gan eu bod yn ystyriaethau yn ein holl ddatblygiadau o gynlluniau mawr.
Metro De Cymru	Dylai'r CCCT gynnwys darpariaeth ar gyfer targedau golau o sŵn o gwmpas ardaloedd tawel a Gwarchodfa Awyr Dywyll Ryngwladol Bannau Brycheiniog, i sicrhau na achosir unrhyw effeithiau niweidiol mewn ardaloedd tawel.	Ystyrir llygredd sŵn a golau yn natblygiad pob prosiect trwy broses Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru. Gan fod y cynlluniau y cyfeirir atynt yn dal i fod ar gamau cynnar eu datblygiad, nid yw'n bosibl pennu targedau ar hyn o bryd.
Rhwydwaith Ffyrdd Strategol	Argymhellir y dylai gwelliannau i'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol gynnwys darpariaeth o orsafoedd gwefru cerbydau trydan.	Mae hyn wedi'i gynnwys yn ein rhaglen gwefru cerbydau trydan.
Gwefru Cerbydau Trydan	Dylai'r CCCT geisio sicrhau bod pwyntiau gwefru cerbydau trydan newydd yn defnyddio tir llwyd lle bynnag y bo'n bosibl.	Rydym yn cefnogi'r dull hwn, ond bydd yn destun ystyriaethau cynllunio lleol ar sail achosion unigol.
Cludo Nwyddau a Logisteg	Dylai'r strategaeth geisio lleihau rhwystrau rhwng gwledydd y DU ac arwain at gynnydd i effeithlonrwydd, gan arwain at ddatblygiad economaidd ehangach.	Byddem yn disgwyl i hyn fod yn rhan o'r cynllun cludo nwyddau a logisteg a nodwn y cafodd amcanion tebyg eu cynnwys yn argymhellion diweddar Adolygiad Cysylltedd yr Undeb, yr ydym yn eu cefnogi.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
Strydoedd a Pharcio	Dylai'r polisïau sy'n cael eu llunio gynnwys darpariaeth ar gyfer mannau parcio i bobl anabl a theuluoedd.	Mater i awdurdodau lleol yw hwn yn gyffredinol, y mae'n rhaid iddynt reoli'r rhain ar sail lleoliadau penodol.
Ansawdd Aer	Dylai'r Strategaeth Aer Glân newydd gynnwys targedau penodol ar gyfer lleihau NO_2, osôn ar lefel y ddaear a deunydd gronynnol ar gyfer ardaloedd llygredd uchel i sicrhau bod ansawdd aer yn cael ei wella, a fyddai o fudd i iechyd corfforol.	Nid yw'r rhain o fewn cwmpas y CCCT ond byddant yn rhan o'r Cynllun Diweddaru ar Ansawdd Aer yr ymgynghorwyd arno yn 2021 ac a fydd yn rhan o Fil Aer Glân (Cymru) yr ydym yn gobeithio ei gyflwyno yn 2023.
	Dylid cyfyngu datblygiad mewn ardaloedd tawel i osgoi allyriadau llygredd sŵn, golau neu aer, a dylai gwaith gael ei wneud yn ystod oriau cymdeithasol yn unig. Gallai TAN11 gynnwys canllawiau yn ymwneud â chynyddu llystyfiant.	Er ei fod yn ddymunol am resymau eraill fel diogelwch ac ymyrraeth, efallai na fydd bob amser yn bosibl gwneud gwaith yn ystod oriau cymdeithasol, yn enwedig ar rannau o'r rhwydwaith rheilffyrdd. Bydd TAN 11 yn darparu cyngor ar sŵn a seinwedd a fydd yn cynnwys cyngor ar y materion hyn.
Hedfanaeth	Dylai Llywodraeth Cymru gymryd rhan mewn trafodaethau gyda Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig i sicrhau bod targedau yn y Cynllun Hedfan Amgylcheddol yn cael eu bodloni.	Mae hyn yn rhan o'n hymgysylltiad parhaus â Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig ar eu Llwybr Hedfan Amgylcheddol.
	Dylai'r CCCT geisio gwella cysylltedd hedfanaeth rhwng gogledd a de Cymru neu wella trafnidiaeth gyhoeddus i bob maes awyr hygyrch i'r rhai sy'n byw yn y gogledd neu'r canolbarth.	Mae ein rhaglenni trafnidiaeth, gan gynnwys ailddylunio'r rhwydwaith bysiau a rhaglenni rheilffyrdd a Metro yn ceisio gwella cysylltedd â phob gwasanaeth a chyrchfan allweddol.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
	Dylai'r CCCT annog y fersiwn nesaf o'r Llwybr Hedfan Amgylcheddol i adeiladu ar y gwaith hwn a cheisio lleihau'r defnydd o danwyddau ffosil a'u hallyriadau ymhellach trwy drafodaeth barhaus â Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig, gan gynnwys trwy gynyddu nifer y pwyntiau gwefru cerbydau trydan, a nifer y cerbydau trydan o fewn gweithrediadau'r maes awyr.	Mae hyn yn rhan o'n hymgysylltiad parhaus â Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig ar eu Llwybr Hedfan Amgylcheddol.
	Dylai'r CCCT annog cynlluniau a rhaglenni pellach yn rhan o Lwybr Hedfan Amgylcheddol Caerdydd a fyddai'n gwella ansawdd aer trwy drafodaeth barhaus gyda Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig, gan gynnwys gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gwell i Faes Awyr Caerdydd.	Mae hyn yn rhan o'n hymgysylltiad parhaus â Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig ar eu Llwybr Hedfan Amgylcheddol. Bydd y ddarpariaeth o gysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus â Maes Awyr Caerdydd yn rhan o'n rhaglen Metro De Cymru ac ail-ddylunio'r rhwydwaith bysiau.
Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	Dylai'r CCCT a'r Papur Gwyn ar drwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat gynnwys darpariaeth ar gyfer defnyddwyr anabl a dylai'r hyfforddiant i yrwyr gynnwys canllawiau arfer gorau i sicrhau bod gan ddefnyddwyr anabl well mynediad at gerbydau hurio preifat. Dylai ymgysylltiad â rhanddeiliaid ar ddiwygiadau posibl gymryd i ystyriaeth yr holl safbwyntiau gan bobl o amrywiaeth o gefndiroedd i sicrhau y byddai'r diwygiadau o fudd i gynifer o bobl â phosibl.	Er ei fod y tu allan i gwmpas y CCCT, bydd datblygiad diwygiadau trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat yn cynnwys yr eitemau hyn.

Adran y CCCT	Argymhelliad Arcadis	Ymateb Llywodraeth Cymru
	Dylai'r cwrs hyfforddi cenedlaethol gael ei ddarparu trwy gyfrwng y Gymraeg a'r Saesneg.	
Porthladdoedd a'r Môr	Dylai cynlluniau ar gyfer cynhyrchu ynni ar y môr gynnwys mesurau i warchod neu wella bioamrywiaeth forol pan fo'n bosibl.	Mae hyn y tu allan i gwmpas y CCCT ond bydd yn cael ei ystyried fel prosiectau rhannol a ddatblygir yn rhan o'r Rhaglen Ynni'r Môr.

3.5.2 Diwygiwyd y CCCT terfynol i adlewyrchu'r argymhellion a nodir uchod fel sy'n briodol. Mae'r newidiadau hyn wedi arwain at effaith cynaliadwyedd mwy cadarnhaol o'r CCCT o'i ystyried yn gyfunol ond ni arweiniodd at newidiadau uniongyrchol i'r sgoriau ACI a nodwyd yn flaenorol.

3.6 Monitro – effeithiau sylweddol

3.6.1 Mae'r ACI wedi nodi effeithiau tebygol y CCCT ar Amcanion yr ACI. Rhagwelwyd dynodiad o sicrwydd ac amserlennu'r effeithiau hyn hefyd. Fodd bynnag, ceir perygl bod effeithiau cynaliadwyedd y CCCT, gan gynnwys effeithiau agweddau penodol neu effeithiau cyfunol y CCCT ar y cyd, yn wahanol i'r rhai a ddisgwylir oherwydd amgylchiadau na ellid eu rhagweld. Mae monitro datblygiad cynaliadwy, felly, yn elfen hanfodol o sicrhau datblygiad cynaliadwy i fonitro effeithiau'r CCCT, o ran yr effeithiau a ragwelir. Mae monitro rheolaidd wedyn yn galluogi'r awdurdodau perthnasol i newid cynlluniau yn ôl yr angen os bydd effeithiau negyddol annisgwyl yn codi neu os na fydd effeithiau cadarnhaol a ddisgwylir yn codi.

3.6.2 Rhagwelir y bydd Llywodraeth Cymru yn monitro gweithrediad ac effeithiau'r CCCT ar ôl ei fabwysiadu er mwyn cyfrannu at adolygiadau a diwygiadau o'r cynllun yn y dyfodol. Mae Tabl 3-6 yn cynnig Fframwaith Monitro i gadw golwg ar effeithiau cynaliadwyedd y CCCT, y byddai'n briodol ei integreiddio â gwaith monitro'r CCCT. Mae hwn yn ddrafft a fydd yn cael ei drafod a'i fireinio gyda Llywodraeth Cymru. Yn ogystal â monitro i ba raddau y mae'r CCCT yn arwain at yr effeithiau a nodwyd yn yr ACI, mae'r Fframwaith Monitro yn nodi effeithiau'r CCCT ar y llinell sylfaen amgylcheddol yng Nghymru a gellir cymharu hon â thueddiadau'r dyfodol fel y nodir yn Nhabl 2-1.

3.6.3 Dros oes y CCCT bydd gwybodaeth newydd, a fydd yn cynorthwyo i lywio'r adolygiad o'r CCCT, yn cael ei hychwanegu at Fframwaith Monitro'r CCCT. Mae'n bosibl y bydd rhai dangosyddion a ddefnyddir ar hyn o bryd gan Lywodraeth Cymru yn cael eu diwygio neu eu disodli gan ddangosyddion newydd. Mae dangosyddion eraill yn debygol o barhau yn gyson, lle gallant lywio canlyniadau hirdymor y CCCT dros gyfnod 5 mlynedd y cynllun.

Tabl 3-8: Fframwaith Monitro Arfaethedig

Amcanion yr ACI	Effaith Gyfunol	Dangosyddion monitro arfaethedig DC: dangosyddion llesiant cenedlaethol
1. Cyfrannu at welliant i iechyd a llesiant corfforol, meddyliol a chymdeithasol pawb, gan gynnwys cyfrannu at leihau anghydraddoldebau iechyd ledled Cymru	++	• Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at y gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol sydd eu hangen arnynt. • Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at fannau agored. • Canran y teithiau yn defnyddio dulliau llesol. • Canran y defnyddwyr trafnidiaeth sy'n fodlon â'u taith. • DC25. Canran y bobl sy'n teimlo'n ddiogel gartref, yn cerdded yn yr ardal leol, ac wrth deithio. • DC3. Canran yr oedolion sydd â llai na dau o ymddygiadau byw iach. • DC4. Lefelau llygredd nitrogen deuocsid (NO_2) yn yr aer. • DC5. Canran y plant sydd â llai na dau ymddygiad byw iach. • DC38.Canran y bobl sy'n cymryd rhan mewn gweithgareddau chwaraeon dair gwaith neu fwy yr wythnos.
2. Creu'r amodau lle gellir sicrhau gwelliant i gydlyniant cymdeithasol a chydraddoldeb	++	• DC24. Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gyrraedd / cael mynediad at y cyfleusterau a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt. • DC25. Canran y bobl sy'n teimlo'n ddiogel gartref, yn cerdded yn yr ardal leol, ac wrth deithio. • Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at y celfyddydau, chwaraeon, neu dreftadaeth naturiol a diwylliannol. • Canran y defnyddwyr trafnidiaeth sy'n fodlon â'u taith. • Canran y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Canran y teithiau yn defnyddio dulliau llesol. • Aelwydydd sy'n cael eu hamlygu i lygryddion aer a/neu sŵn amgylcheddol o drafnidiaeth.
3. Cefnogi datblygiad economaidd cynaliadwy ac amrywiaeth	++	• Canran y bobl mewn cyflogaeth. • DC24. Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gyrraedd / cael mynediad at y cyfleusterau a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt. • Canran y busnesau sy'n fodlon â'u gallu i symud nwyddau ar y rhwydwaith trafnidiaeth. • Seilwaith trafnidiaeth a cherbydau gwasanaeth mewn cyflwr da. • Twf i economïau gwledig yn erbyn trefol. • Oedi cyfartalog fesul cilomedr a deithir. • Canran y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Canran y nwyddau a symudir trwy ddulliau carbon isel/di-garbon. • Canran y cyflogeion sy'n gweithio gartref yn rheolaidd.

Amcanion yr ACI	Effaith Gyfunol	Dangosyddion monitro arfaethedig DC: dangosyddion llesiant cenedlaethol
4. Diogelu a hybu diwylliant Cymru a gwella mynediad at fannau diwylliannol a hamdden	+	• Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at y celfyddydau, chwaraeon, neu dreftadaeth naturiol a diwylliannol. • Asedau diwylliannol a threftadaeth a mannau hamdden sy'n cael eu hamlygu i lygryddion aer a/neu sŵn amgylcheddol o drafnidiaeth. • Canran yr asedau treftadaeth sydd mewn cyflwr da ar yr ystâd drafnidiaeth. • Oedi cyfartalog fesul cilomedr a deithir yn ystod digwyddiadau mawr ac mewn cyrchfannau twristiaid ar adegau brig.
5. Annog camau i ddiogelu a hybu'r Gymraeg	+	• Canran y bobl sy'n siarad Cymraeg. • Canran y bobl sy'n siarad Cymraeg yn feunyddiol ac sy'n gallu siarad mwy nag ychydig o eiriau yn unig o Gymraeg. • Canran y siaradwyr Cymraeg sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at rwydweithiau trafnidiaeth trwy gyfrwng y Gymraeg. • Canran y gwasanaethau a'r seilwaith trafnidiaeth sy'n cynnwys y Gymraeg. • Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at wasanaethau cyfrwng Cymraeg.
6. Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o drafnidiaeth	+/-	• Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth. • DC41. Allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru. • DC42. Allyriadau nwyon tŷ gwydr a briodolir i'r defnydd o nwyddau a gwasanaethau byd-eang yng Nghymru. • Niferoedd y cerbydau trydan cofrestredig a'r pwyntiau gwefru sydd ar gael. • Cyfanswm y traffig ar y ffyrdd. • Canran y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Canran y teithiau sy'n defnyddio dulliau llesol. • Canran y nwyddau a symudir trwy ddulliau carbon isel/di-garbon. • Aelwydydd sy'n cael eu hamlygu i lygryddion aer o drafnidiaeth.
7. Galluogi cydnerthedd yn erbyn y newid yn yr hinsawdd	+	• Seilwaith trafnidiaeth a cherbydau gwasanaeth sy'n gallu gwrthsefyll glaw trwm/llifogydd/eira. • Achosion o ganslo a tharfu ar wasanaethau trafnidiaeth oherwydd digwyddiadau tywydd eithafol, yn enwedig ardaloedd trefol yn erbyn gwledig. • Hectarau o ecosystemau iach sy'n rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth. • Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth.

Amcanion yr ACI	Effaith Gyfunol	Dangosyddion monitro arfaethedig DC: dangosyddion llesiant cenedlaethol
8. Diogelu a gwella ansawdd aer	+	• Allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth. • DC4. Lefelau'r llygredd nitrogen deuocsid (NO_2) yn yr aer. • DC41. Allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru. • DC42. Allyriadau nwyon tŷ gwydr a briodolir i'r defnydd o nwyddau a gwasanaethau byd-eang yng Nghymru. • Aelwydydd sy'n cael eu hamlygu i lygryddion aer o drafnidiaeth. • Nifer y Parthau Rheoli Ansawdd Aer a'u harwynebedd. • Canran y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Canran y teithiau sy'n defnyddio dulliau llesol. • Canran y nwyddau a symudir trwy ddulliau carbon isel/di-garbon.
9. Diogelu a gwella nodweddion lleol unigryw ein tirweddau a'n trefluniau	+	• Hectarau o ecosystemau iach sy'n rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth. • Cyfanswm y traffig ar y ffyrdd yng nghanol trefi a thrwy dirweddau a werthfawrogir.
10. Hybu camau i warchod a gwella asedau treftadaeth	+	• Canran yr asedau treftadaeth sydd mewn cyflwr da ar yr ystâd drafnidiaeth. • Asedau treftadaeth a thirweddau hanesyddol sy'n cael eu hamlygu i lygryddion aer a/neu sŵn amgylcheddol o drafnidiaeth.
11. Hybu camau i warchod a gwella bioamrywiaeth, geoamrywiaeth ac ecosystemau	+	• Hectarau o ecosystemau iach sy'n rhan o'r rhwydwaith trafnidiaeth. • Poblogaethau o rywogaethau dynodedig a heb eu dynodi. • Canran y bobl sy'n fodlon â'u gallu i gael mynediad at fywyd gwyllt a mannau agored.
12. Sicrhau'r defnydd cynaliadwy o adnoddau naturiol	+	• Ansawdd dŵr wyneb ger ardaloedd lle mae llawer iawn o seilwaith trafnidiaeth. • Lefelau llygredd pridd ger ardaloedd lle mae llawer iawn o seilwaith trafnidiaeth. • Gwastraff a gynhyrchir gan y sector trafnidiaeth. • Seilwaith trafnidiaeth a cherbydau gwasanaeth mewn cyflwr da. • Canran y teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus. • Canran y teithiau sy'n defnyddio dulliau llesol. • Canran y nwyddau a symudir trwy ddulliau carbon isel/di-garbon.
13. Galluogi camau i ddiogelu ardaloedd tawel ac atal llygredd sŵn a golau	+	• Aelwydydd sy'n cael eu hamlygu i sŵn amgylcheddol o drafnidiaeth. • Aelwydydd sy'n cael eu hamlygu i lygredd golau o drafnidiaeth. • Niferoedd y cerbydau trydan cofrestredig a'r pwyntiau gwefru sydd ar gael.

4 Casgliad & Y Camau Nesaf

4.1 Casgliad

4.1.1 Mae’r ddogfen hon yn cynnwys yr ACI o’r CCCT terfynol (Chwefror 2023). Mae’n bodloni gofynion Adroddiad Amgylcheddol yn unol â’r Rheoliadau AAS. Arfarnwyd y CCCT er mwyn nodi ei effeithiau sylweddol tebygol yn erbyn pob un o Amcanion yr ACI.

4.1.2 Mae’r ACI yn broses sydd wedi’i hintegreiddio i raddau helaeth â datblygiad y CCCT, gan gynnwys perthynas waith agos rhwng yr arbenigwyr ACI a Llywodraeth Cymru. Yn ystod y broses hon, mae’r ACI wedi galluogi Llywodraeth Cymru i ymwreiddio egwyddorion cynaliadwyedd ac ystyriaethau ehangach yng nghynigion a mentrau’r CCCT, o’r cychwyn cyntaf.

4.1.3 Mae’r ACI yn darparu dull ymgynghori, gan roi dadansoddiad i’r cyhoedd a chyrff statudol o sut y datblygwyd y CCCT mewn modd a fydd yn sicrhau y gall gyfrannu at ddatblygu mwy cynaliadwy. Mae’r broses ymgynghori wedi rhoi’r cyfle i randdeiliaid gynnig adborth ac awgrymiadau i wella cynaliadwyedd cyffredinol y CCCT.

4.1.4 Yn ei hanfod, mae’r ACI yn darparu crynodeb o effeithiau’r CCCT, ar gyfer ystyriaeth Llywodraeth Cymru, wrth ystyried mabwysiadu’r CCCT. Ar ôl ei fabwysiadu, bydd hynny gydag ymwybyddiaeth a derbyniad Llywodraeth Cymru o’r effeithiau a ragwelir ac a ddisgrifir yn yr ACI.

4.2 Camau C ac E: Adroddiad yr ACI a Monitro

4.2.1 Cyhoeddir yr Adroddiad ACI hwn i gyd-fynd ag ymgynghoriad y CCCT terfynol.

4.2.2 Cyhoeddwyd y CCCT drafft a’i ddogfennau ategol ar gyfer ymgynghoriad â rhanddeiliaid perthnasol, gan gynnwys y cyhoedd. Cynhaliwyd yr ymgynghoriad rhwng 19 Gorffennaf ac 11 Hydref 2022. Cymerwyd yr ymatebion a dderbyniwyd i ystyriaeth yn rhan o gwblhau’r CCCT a’r Adroddiad ACI hwn.

[1] Ar gael yn: Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 – Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru [Gwelwyd: 23.03.22]
[2] Ar gael yn: Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 23.03.22]
[3] Ar gael yn: Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 23.03.22]
[4] Ar gael yn: *Estimating the mortality burden of air pollution in Wales_V15.docx* (live.com) [Gwelwyd: 22.03.22]
[5] Ar gael yn: Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 23.03.22]
[6] Ar gael yn: Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[7] Ar gael yn: Cynllun buddsoddi yn seilwaith Cymru: llif prosiectau Mawrth 2021 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[8] Ar gael yn: Y strategaeth buddsoddi yn seilwaith Cymru 2021 | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[9] Ar gael yn: Cymru Sero Net | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 23.03.22]
[10] Ar gael yn: 42949 Ail Gynllun Cyflawni Carbon Isel Cymru Gyfan (2021-2025) (llyw.cymru) [Gwelwyd: 23.03.22]
[11] Ar gael yn: EUR-Lex - 32001L0042 - EN - EUR-Lex (europa.eu) [Gwelwyd: 23.03.22]
[12] Ar gael yn: Rheoliadau Asesiadau Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni 2004 (legislation.gov.uk) [Gwelwyd: 23.03.22]
[13] Ar gael yn: Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (legislation.gov.uk) [Gwelwyd: 22.03.22]
[14] Ar gael yn: deddf-llesiant-cenedlaethau'r-dyfodol-cymru-2015-yr-hanfodion.pdf (llyw.cymru) [Gwelwyd: 22.03.22]
[15] Ar gael yn: deddf-llesiant-cenedlaethau'r-dyfodol-cymru-2015-yr-hanfodion.pdf (llyw.cymru) [Gwelwyd: 22.03.22]
[16] Ar gael yn: *A Practical Guide to the Strategic Environmental Assessment Directive* (publishing.service.gov.uk) [Gwelwyd: 22.03.22]
[17] Ar gael yn: Diweddariad i Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (llyw.cymru) [Gwelwyd 22.03.22]
[18] Ar gael yn: Ffyniant i bawb: y cynllun gweithredu ar yr economi | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[19] Ar gael yn: Ffyniant i bawb: Cymru carbon isel | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[20] Ar gael yn: Ffyniant i bawb: Cymru sy'n effro i'r hinsawdd | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[21] Ar gael yn: Polisi cynllunio Cymru | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[22] Ar gael yn: cynllun-hyrwyddo-cydraddoldeb-rhwng-y-rhywiau.pdf (llyw.cymru) [Gwelwyd 22.03.22]
[23] Ar gael yn: Cymru Sero Net Cyllideb Garbon 2 (2021 i 2025) | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[24] Ar gael yn: Cynllun Adfer Natur Cymru - Rhan 1: Ein Strategaeth ar gyfer Natur (llyw.cymru) [Gwelwyd 22.03.22]

[25] Ar gael yn: Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru: dogfen | LLYW.CYMRU [Gwelwyd: 24.03.22]
[26] Ar gael yn: Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 (legislation.gov.uk) [Gwelwyd: 23.03.22]
[27] Ar gael yn: Rheoliadau Safonau'r Gymraeg (Rhif 7) 2018 (legislation.gov.uk) [Gwelwyd: 23.03.22]
[28] Ar gael yn: *Estimating the mortality burden of air pollution in Wales_V15.docx* (live.com) [Gwelwyd: 23.03.22]
[29] Ar gael yn: *Estimating the mortality burden of air pollution in Wales_V15.docx* (live.com) [Gwelwyd: 22.03.22]