

Dadansoddi ar gyfer Polisi



Analysis for Policy



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

RHIF YMCHWIL GYMDEITHASOL:

46/2022

DYDDIAD CYHOEDDI:

01/07/2022

Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd ERDF

Teitl: Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd ERDF: A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch (Canolbarth a De-orllewin Cymru), A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion (Gogledd Cymru), Cyffyrdd A55 15 ac 16 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr (Gogledd Cymru)

Awdur(on) / Cwmni: SQW



Adroddiad Ymchwil Llawn: Gill, Ross; Edwards, Rebecca; (2021). *Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd a Ariennir gan ERDF*. Caerdydd: Llywodraeth Cymru, rhif adroddiad GSR 46/2022.

Ar gael yn: <https://lyw.cymru/weithrediadau-ffrydd-gronfa-datblygu-rhanbarthol-ewrop-gwerthusiad-interim>

Safbwyntiau'r ymchwilydd yw'r rhai a fynegir yn yr adroddiad hwn ac nid ydynt o reidrwydd yn adlewyrchu safbwyntiau Llywodraeth Cymru

I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch â:

Carly Jones

Isadran Ymchwil Gymdeithasol a Gwybodaeth

Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi

Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ

E-bost: cyflogadwyedd.sgiliau.ymchwil@llyw.cymru

Tabl cynnwys

Rhestr talau	1
Rhestr ffigurau	2
Geirfa	3
1. Rhagymadrodd	5
2. Cyd-destun polisi ac economaidd cenedlaethol.....	10
3. Priffordd Newydd ar yr A40 Landdewi Felfre i Groesffordd Maencoch	26
4. Gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion	42
5. Casgliad ac argymhellion	60
Cyfeiriadau	66
Atodiad A: Cefndir a chyd-destun y cynlluniau	67
Atodiad B: Trosolwg o strategaethau a pholisïau cenedlaethol a lleol	70
Atodiad C: Trosolwg o'r model rheoli a chyflawni ar gyfer prosiectau Llwodraeth Cymru	75
Atodiad D: Model rhesymeg a theori newid	78
Atodiad E: Arfarniad o opsiynau gwerthuso gwrthffeithiol	85
Atodiad F: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr	89

Rhestr talau

Tabl 3.1:	Cyfraniad Gwelliannau'r A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)	Tudalen: 23
Tabl 3.2:	Amserlen ar gyfer gweithrediad A40	Tudalen: 27
Tabl 4.1:	Cyfraniad A55 Abergwyngregyn A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)	Tudalen: 46
Tabl A.1:	Crynodeb o ystadegau economaidd	Tudalen: 69
Tabl E.1:	Gwerthusiad opsiynau gwrthffeithiol	Tudalen: 86
Tabl F.1:	Cyfraniad Cyffyrdd A55 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)	Tudalen: 95

Tabl F.2:	Amserlen wreiddiol a ddiwygiedig ar gyfer gweithrediad Cyffyrdd A55	Tudalen: 99
------------------	---	-------------

Rhestr Ffigurau

Ffigur 2.1:	Lleoliadau prif borthladdoedd yng Nghymru, 2018	Tudalen: 10
Ffigur 2.2:	Seilwaith trafniadaeth yng Ngogledd Cymru	Tudalen: 12
Ffigur 3.1:	Map o'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch	Tudalen: 21
Ffigur 3.2:	Cyflymder teithio cyfartalog (mya) ar yr A40 y flwyddyn: Hwlfordd (A40/A4076) i Sanclêr (A40/A477)	Tudalen: 36
Ffigur 3.3:	Amser teithio cyfartalog (munudau) ar yr A40 y flwyddyn: Hwlfordd (A40/A4076) i Sanclêr (A40/A477)	Tudalen: 36
Ffigur 3.4:	Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A40	Tudalen: 38
Ffigur 3.5:	Nifer cyfartalog y marwolaethau fesul 100 o ddamweiniau a gofnodwyd ar yr A40	Tudalen: 39
Ffigur 4.1:	Map o welliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion	Tudalen: 44
Ffigur 4.2:	Amser teithio ar gyfartaledd ar yr A55 y flwyddyn (munudau): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)	Tudalen: 56
Ffigur 4.3:	Cyflymder teithio cyfartalog ar yr A55 y flwyddyn (mya): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)	Tudalen: 58
Ffigur A.1:	Map o Gymru fesul rhanbarth economaidd	Tudalen: 68
Ffigur C.1:	Proses Cymeradwyo Cam Allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr	Tudalen: 75
Ffigur C.2:	Organogram cyflawni seilwaith	Tudalen: 76
Ffigur C.3:	Strwythur llywodraethu Llywodraeth Cymru a chyfrifoldebau am brosiectau priffyrdd	Tudalen: 77

Ffigur D.1:	Theori newid ar gyfer gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF	Tudalen: 81
Ffigur D.2:	Model rhesymeg gwelliannau A40	Tudalen: 83
Ffigur D.3:	Model rhesymeg A55 Abergwyngregyn	Tudalen: 84
Ffigur E.1:	Gwerthusiad opsiynau gwrthffeithiol	Tudalen: 86
Ffigur F.1:	Model rhesymeg cyffyrdd yr A55	Tudalen: 90
Ffigur F.2:	Map o weithrediad Cyffyrdd yr A55	Tudalen: 92
Ffigur F.3:	Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A55	Tudalen: 106
Ffigur F.4:	Amser teithio ar gyfartaledd ar yr A55 y flwyddyn (munudau): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)	Tudalen: 107
Ffigur F.5:	Cyflymder teithio cyfartalog ar yr A55 y flwyddyn (mya): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)	Tudalen: 108

Geirfa

Acronym / Gair allweddol	Diffiniad
ERDF	Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop
CCT	Themâu Trawsbynciol
WEFO	Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru
TEN-T	Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd
FfDC	Fframwaith Datblygu Cenedlaethol
TRFP	Blaenraglen Cefnffyrdd
WeITAG	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
ECI	Cynnwys Contractwr ar gam Cynnar
PLO	Swyddog Cyswllt Cyhoeddus
NTFP	Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol
OP	Rhaglen Weithredol
COVID-19	Coronafeirws

HTC	Hawliau Tramwy Cyhoeddus
PMA	Mynedfa Breifat

1. Rhagymadrodd

1.1 Mae'r adroddiad hwn yn darparu gwerthusiad interim o ddau brosiect ffordd (y cyfeirir atynt fel 'gweithrediadau'), sydd wedi'u cefnogi gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF) ac a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru. Y ddau weithrediad yw:

- Priffordd newydd ar yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin a Chroesffordd Maencoch (De-orllewin Cymru)
- Gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion (Gogledd Cymru).

Cefndir a newidiadau i'r cwmpas

1.2 Ym mis Mai 2020, comisiynodd Llywodraeth Cymru SQW i ddatblygu a chynnal gwerthusiad o'r ddau weithrediad uchod, yn ogystal â thrydydd gweithrediad: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr (Gogledd Cymru). Fodd bynnag, ym mis Medi 2021, tynnwyd y trydydd gweithrediad hwn yn ôl o raglen ERDF.

1.3 Y rheswm am y newid hwn yn y cwmpas yw bod y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd, ym mis Mehefin 2021, wedi cyhoeddi y bydd prosiectau adeiladu ffyrdd newydd yn cael eu rhewi¹. Yn dilyn hyn, mae adolygiad annibynnol o gynlluniau priffyrdd ledled Cymru ar y gweill². Er nad yw'r gwelliannau ar yr A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion a gwelliannau i'r A40³ Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch wedi'u cynnwys yn yr adolygiad, mae Cyffyrdd yr A55⁴ yn cael eu hystyried o fewn cylch gwaith yr adolygiad.

1.4 Er mwyn galluogi gweithrediad Cyffyrdd yr A55 i fod yn rhan o'r adolygiad, penderfynwyd ym mis Medi 2021 i ohirio'r ymchwiliad cyhoeddus i'r cynllun. Byddai hyn yn golygu y byddai'r gwaith adeiladu'n cael ei ohirio y tu hwnt i haf 2023 ac, o ganlyniad, byddai y tu hwnt i gwmpas rhaglen ERDF. O ganlyniad, mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi gofyn iddo gael ei dynnu'n ôl o'r rhaglen.

1.5 Mae hyn yn golygu nad yw gweithrediad Cyffyrdd yr A55 bellach yn rhan o'r gwerthusiad terfynol. Fodd bynnag, cyn ei dynnu'n ôl, roedd deunydd wedi'i gasglu ar gynnydd y gweithrediad hyd yn hyn felly, er gwybodaeth, mae'r adroddiad gwerthuso interim wedi'i gynnwys fel Atodiad F.

¹ [Cyfarfod Llawn 22/06/2021 - Senedd Cymru \(assembly.wales\) Datganiad y Dirprwy Weinidog i'r Senedd](#)

² [Adolygiad ffyrdd | GOV.WALES](#)

³ [A40: Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch | GOV.WALES](#)

⁴ [Datganiad Ysgrifenedigt: Gwelliannau'r A55 cyffyrdd 14 i 16 \(15 Medi 2021\) | GOV.WALES](#)

- 1.6 Yn wreiddiol, bwriadwyd cynnal y gwerthusiad interim pan oedd y gweithrediadau ran o'r ffordd drwy eu cyflawni. Fodd bynnag, mae'r gweithrediadau wedi cael eu hoedi rhywfaint (gweler y rhannau perthnasol ar y gweithrediadau isod), mae dau ohonynt (A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch, a Chyffyrdd 15 ac 16 yr A55) yn dal ar gamau cymharol gynnar. Dylid ystyried canfyddiadau'r gwerthusiad yn y cyd-destun hwn.

Ynglŷn â gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF

- 1.4 Sicrhawyd cyllid ERDF gan Lywodraeth Cymru fel rhan o Raglen Weithredol (OP) Gorllewin Cymru a'r Cymoedd ERDF 2014-20⁵ i gyflawni gwelliannau i ddwy ffordd brifwythiennol yng Nghymru: yr A55 a'r A40. **Mae'r gweithrediadau yn cynnwys:**
- **Prifffordd newydd ar yr A40 o Landdewi Felffre i Groesffordd Maencoch**
 - **Gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion⁶**
- 1.7 Nodir y rhesymeg strategol dros fuddsoddi yn y cynlluniau yn y Rhaglen Weithredol. Mae hwn yn cynnwys amcan i fuddsoddi yn y **Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T)**, sef rhwydwaith o ffyrdd wedi'i gynllunio (a seilwaith arall) sydd â'r nod o "*ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth amlfodd integredig sy'n galluogi pobl a nwyddau i symud yn gyflym ac yn hawdd ar draws yr UE. Bwriedir i hyn gefnogi datblygiad y farchnad fewnol ac atgyfnerthu cydlyniant economaidd a chymdeithasol*".⁷
- 1.8 Amlygodd y Rhaglen Weithredol yn benodol fuddsoddiad ar yr A55 a'r A40, gan nodi ffafriaeth ar gyfer nifer fach o gynlluniau sylweddol er mwyn cael yr effaith fwyaf posibl. Mae'r rhesymeg buddsoddi craidd a nodir yn y Rhaglen Weithredol yn economaidd: mae Amcan Penodol 4.1 yn nodi y dylai buddsoddiadau anelu at liniaru ymyldeb a "*Bydd angen i'r buddsoddiadau penodol mewn trafndiaeth o'r rhaglen hon ddangos eu bod yn ymdrin â manau cyfyng gwirioneddol, o ran mynediad i gyflogaeth neu eu bod yn cynnig cyfleoedd i gyflawni twf economaidd ar lefel ranbarthol yn hytrach na dim ond effeithio ar ddewisiadau isranbarthol neu leol o ran lleoliadau busnesau... Dylid disgwyl i fuddsoddiad ysgogi buddsoddiadau ychwanegol gan y sector preifat (e.e. drwy fewnfuddsoddi)*"⁸. Disgwylir i weithrediadau hefyd wneud cyfraniad cadarnhaol at opsiynau teithio cynaliadwy,

⁵ [Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru, ERDF Gorllewin Cymru a'r Cymoedd Rhaglen Weithredol 2014-2020](#)

⁶ A gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr (nawr wedi'i dynnu o'r rhaglen ERDF, fel y nor ym mharagraffau 1.2-1.5)

⁷ [Briff Ymchwil: Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd \(TEN-T\) – canllaw cyflym, Cynulliad Cenedlaethol Cymru](#)

⁸ [Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru, ERDF Gorllewin Cymru a'r Cymoedd Rhaglen Weithredol 2014-2020](#)

gan gynnwys drwy ddarparu llwybrau beicio, llwybrau troed ac ati yn ogystal â'r briffordd wedi'i gwella.

- 1.9 Yn ogystal â'r buddion economaidd, disgwylir i'r gweithrediadau gyfrannu at ystod ehangach o fanteision amgylcheddol, trafnidiaeth a chymdeithasol yn lleol. Ceir rhagor o fanylion am y cynlluniau ffyrdd, gan gynnwys y rhesymeg, nodau ac amcanion, a chynnydd o ran cyflawni yn Adran 2.

Nodau ac amcanion y gwerthusiad

- 1.10 Nod cyffredinol y gwerthusiad yw asesu cyflawniad pob gweithrediad yn erbyn y dangosyddion a nodir yn ei achos busnes (gan gynnwys Dangosyddion Canlyniad ac Allbwn ERDF), archwilio'r canlyniadau a'r effeithiau ehangach tebygol, a darparu argymhellion ar gyfer gweithgarwch tebyg yn y dyfodol. Mae'r gwerthusiad yn ceisio canfod ac archwilio sut y cyflawnodd y gweithrediadau eu nodau, unrhyw ganlyniadau anfwriadol, a nodi gwersi allweddol sy'n berthnasol i gyflawniad gweithrediad.
- 1.11 Er mwyn cyflawni'r nod hwn, mae'r gwerthusiad yn:
- datblygu **model rhesymeg** ar gyfer y cynlluniau i lywio datblygiad fframwaith gwerthuso
 - asesu **effeithlonrwydd prosesau rheoli a monitro rhaglenni** a nodi sut y gellir gwella'r rhain ar gyfer rhaglenni tebyg yn y dyfodol
 - asesu llwyddiant pob gweithrediad o ran bodloni'r **nodau penodol a'r targedau dangosyddion** a nodir yn y cynlluniau busnes perthnasol
 - asesu llwyddiant y gweithrediadau o ran bodloni'r **nodau ac amcanion penodol a osodwyd mewn perthynas â'r Themâu Trawsbynciol (CCT)**.
 - asesu i ba raddau y cyflawnodd y gweithrediadau y **canlyniadau** yr oeddent yn ceisio eu cyflawni, neu pa mor debygol ydynt i'w cyflawni, gan gynnwys y canlyniadau a'r effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ehangach
 - archwilio cyfraniad cyffredinol y gweithrediadau i Lywodraeth Cymru, WEFO a strategaethau a pholisïau rhanbarthol
 - ystyried ymarferoldeb cynnal dadansoddiad gwrthffeithiol a chyflwyno dulliau gweithredu lle bo'n briodol
 - nodi unrhyw **wersi allweddol sy'n berthnasol i'r gweithrediadau hyn a gweithrediadau'r dyfodol** er mwyn cyflawni nodau strategol Llywodraeth Cymru.

- 1.12 Mae un gwerthusiad yn cael ei ddatblygu i ymdrin â'r holl weithrediadau. Mae gan bob gweithrediad ddyraniad ar wahân o gyllid ERDF ac mae ganddynt eu trefniadau llywodraethu, rheoli a goruchwyllo eu hunain. Fodd bynnag, mae pob un yn cyfrannu at Amcan Strategol 4.1 y Rhaglen Weithredol, ac mae ganddynt nodweddion tebyg o ran dangosyddion allbwn a dulliau rheoli a chyflawni. Mae gwerthusiad unigol yn golygu y gellir mynd i'r afael â gofynion gwerthuso pob gweithrediad unigol, tra'n rhoi golwg strategol ehangach drwy gyfuno canfyddiadau'r ddau weithrediad.

Methodoleg ar gyfer y gwerthusiad interim

- 1.13 Mae'r gwerthusiad interim wedi'i lywio gan dri gweithgaredd ymchwil gwahanol, a gynhaliwyd rhwng mis Ionawr a mis Gorffennaf 2021. Roedd y rhain yn adeiladu ar gyfnod cynharach o ymchwil i lywio datblygiad y Cynllun Gwerthuso ac yn cynnwys:

- **Adolygiad pen desg o ddogfennau polisi/strategaeth**, gan gynnwys:
 - a) Strategaethau cenedlaethol (megis *Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040* a *Chynllun Gweithredu Teithio Llesol i Gymru*)
 - b) Strategaethau lleol a rhanbarthol (megis *Cynllun Rhanbarthol De-orllewin Cymru ar gyfer Adfywio a Bargaen Twf y Gogledd*)
 - c) Dogfennau sy'n ymwneud ag adfer wedi COVID-19.
- **Ymgynghori â 31 o randdeiliaid**. Roedd y rhain ar ffurf cyfweiliadau lled-strwythuredig dwyochrog. Roedd yr ymgynghoreion yn cynnwys cynrychiolwyr o:
 - a) Dimau cyflawni prosiectau, gan gynnwys cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru a'r contractwyr (12)
 - b) Cynrychiolwyr rhanbarthol o Lywodraeth Cymru, gan gynnwys Prif Swyddogion Rhanbarthol, Pennaeth Cynllunio Rhanbarthol, a Chadeirydd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (5)
 - c) Sefydliadau busnes a chymunedol (7)⁹
 - d) Cynrychiolwyr awdurdodau lleol, gan gynnwys Cyngor Sir Penfro, Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, Cyngor Gwynedd, a Chyngor Sir Ynys Môn (7).
- **Dadansoddi data monitro rhaglenni**, gan gynnwys adroddiadau cynnydd ar gyfer pob un o'r gweithrediadau.

⁹ Sylwer mai dim ond un busnes ac un sefydliad cynrychioli busnesau yr ymgynghorwyd â hwy rhan o'r Gwerthusiad Interim oherwydd cyfradd ymateb isel

Strwythur yr adroddiad

1.14 Mae strwythur yr adroddiad hwn fel a ganlyn:

- Adran 2: Polisi cenedlaethol a'r cyd-destun economaidd
- Adran 3: Canfyddiadau'r Gwerthusiad Interim: A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch
- Adran 4: Canfyddiadau'r Gwerthusiad Interim: A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion
- Adran 6: Casgliadau, argymhellion a materion i'w hystyried yn y cam gwerthuso terfynol.

1.15 Darperir pum atodiad ategol:

- Atodiad A: Cefndir a chyd-destun i'r cynlluniau
- Atodiad B: Trosolwg o strategaethau a pholisïau cenedlaethol/lleol
- Atodiad C: Trosolwg o'r modelau rheoli a chyflawni ar gyfer prosiectau seilwaith Llywodraeth Cymru
- Atodiad D: Model rhesymeg a theori newid
- Atodiad E: Arfarniad o opsiynau gwerthuso gwrthffeithiol.
- Atodiad F: Canfyddiadau gwerthusiad interim ar gyfer Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yng ngweithrediad Llanfairfechan a Phenmaenmawr a dynnwyd yn ôl yn ddiweddarach.

1.16 Defnyddir y **confensiwn enwi** canlynol i gyfeirio at weithrediadau ffyrdd drwy gydol yr adroddiad:

- **'Gwelliannau'r A40'**: y briffordd newydd ar yr A40 o Landdewi Felffre i Groesffordd Maencoch yn Ne Orllewin Cymru
- **'A55 Abergwyngregyn'**: gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion yng Ngogledd Cymru
- **'Cyffyrdd yr A55'**: y gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr yng Ngogledd Cymru (a dynnwyd yn ôl o raglen ERDF yn ddiweddarach - gweler Atodiad F).

2. Cyd-destun polisi ac economaidd cenedlaethol

- 2.1. Mae'r adran hon yn nodi'r cyd-destun strategol ar gyfer datblygu'r gweithrediadau ffyrdd. Mae'n rhoi trosolwg o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol ac yn egluro cyd-destun y polisi trafndiaeth, ei esblygiad a pherthnasedd parhaus y gweithrediadau.

Seilwaith trafndiaeth

Canolbarth a De-orllewin Cymru

- 2.2. Mae'r rhwydwaith seilwaith trafndiaeth strategol yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru¹⁰ yn rhedeg yn fras o'r dwyrain i'r gorllewin. Mae'n cynnwys pen gorllewinol traffordd yr M4, cefnffordd yr A40 a rhan orllewinol Prif Linell De Cymru. Mae hefyd yn cynnwys pump o'r naw porthladd yng Nghymru (gweler Ffigur 2.1), gan gynnwys Aberdaugleddau (y porthladd mwyaf yng Nghymru¹¹ a'r pedwerydd porthladd mwyaf yn y DU yn ôl swm y nwyddau a gludir)¹².

Ffigur 2.1: Lleoliadau prif borthladdoedd yng Nghymru (2018), yn cynnwys Caergybi, Abergwaun ac Aberdaugleddau.



Ffynhonnell: [Llywodraeth Cymru: Bwletin Ystadegol, Trafndiaeth ar y môr 2018](#)

- 2.3. Mae Cefnffordd yr A40 (sydd tua 260 milltir o hyd) yn **darparu cyswllt strategol pwysig i Orllewin Cymru**. Mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, economi dwristiaeth canol a gogledd Sir Benfro a (thrwy'r A4076) tref Aberdaugleddau yn y

¹⁰ Wedi'i ddiffinio fel ardaloedd awdurdodau lleol Sir Gaerfyrddin, Ceredigion Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro, Powys ac Abertawe

¹¹ Llywodraeth Cymru, [Trafndiaeth Môr: 2017](#)

¹² Yn 2018, ymdriniodd â 32.0 miliwn tonnelli (Mt) o draffig, sef 6.6 y cant o gyfanswm y DU ar gyfer 2018. Mae traffig cludo nwyddau yn Aberdaugleddau yn cyfrif am 62.0 y cant o holl draffig porthladdoedd Cymru (gweler Llywodraeth Cymru, [Bwletin Ystadegol, Trafndiaeth Môr: 2018](#))

de. Mae o arwyddocâd cenedlaethol a rhyngwladol fel **rhan o lwybr E30 TEN-T**, gan ffurfio'r cyswllt ffordd allweddol yn cysylltu cyfandir Ewrop ac Iwerddon, gan ddarparu mynediad i borthladdoedd Aberdaugleddau ac Abergwaun.¹³ Mae llwybr yr A40 yn strategol bwysig gan ei fod yn rhoi mynediad i Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a'r cyfleoedd y mae'n eu cyflwyno o ran gweithgareddau ynni adnewyddadwy a phorthladdoedd.¹⁴

- 2.4. Mae'r seilwaith ffyrdd yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru hefyd yn bwysig i alluogi mynediad at gyflogaeth i drigolion; yn enwedig gan fod y rhanbarth yn ardal wledig yn bennaf, gyda mynediad cyfyngedig i drafnidiaeth gyhoeddus. Yn ôl data cyfrifiad 2011¹⁵, roedd tri chwarter (75 y cant) o weithwyr (16-74 oed) a oedd yn byw yn y rhanbarth yn teithio i'r gwaith mewn car, fan, ar feic modur, sgwter neu foped. Roedd hyn yn cyfateb i tua 293,000 o bobl ar draws y rhanbarth. Roedd cyfran lai (12 y cant neu 48,000 o bobl) yn teithio ar droed neu ar feic, a dim ond pedwar y cant oedd yn teithio ar drên, bws, bws mini neu goets.

Gogledd Cymru

- 2.5. Mae'r seilwaith trafnidiaeth strategol yng Ngogledd Cymru yn cynnwys porthladd a phorthladd fferi mawr yng Nghaergybi ar Ynys Môn, un o ddau faes awyr Cymru, cefnffordd yr A55 a Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru.
- 2.6. Caergybi, y trydydd porthladd pwysicaf yng Nghymru o ran swm nwyddau¹⁶, yw'r prif borthladd ar gyfer cludo nwyddau a theithwyr môr i Iwerddon. Yn 2018, aeth 556,000 o lorïau a threlars ar eu pen eu hunain drwy borthladdoedd Cymru i ac o Iwerddon; Aeth 81% o'r traffig hwn drwy Gaergybi.
- 2.7. Mae **cefnffordd yr A55** tua 87 milltir o Gaer i Gaergybi a dyma'r **prif lwybr arfordirol a phrif wythïen economaidd** Gogledd Cymru. Mae'n ddolen bwysig i drefi a chymunedau lleol ar draws Gogledd Cymru, gan gysylltu â ffyrdd lleol i wasanaethu gweddill y rhanbarth a gyda'r A470 i Dde a Chanolbarth Cymru. Mae hefyd yn cysylltu Gogledd-orllewin Cymru â Gogledd-orllewin Lloegr a'r rhwydwaith traffyrdd ehangach. Mae'n darparu cyswllt i safleoedd cyflogaeth Ardaloedd Menter

¹³ Datganiad Amlinellol o Brif Gyflwyniadau Llywodraeth Cymru i'w cyflwyno yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus Rhagfyr 2019

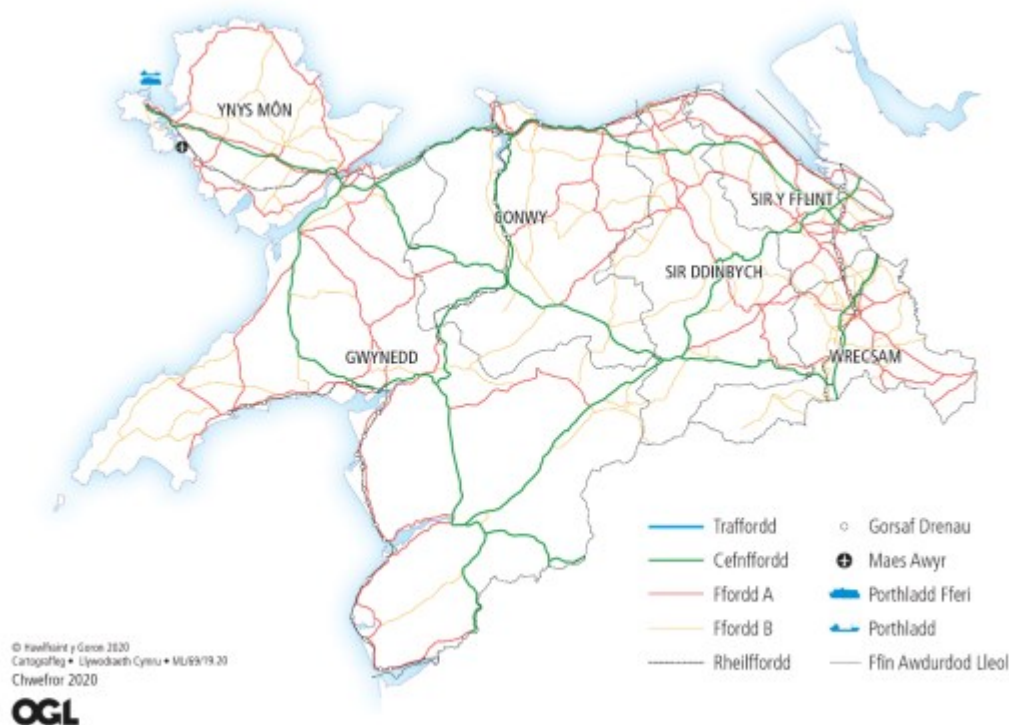
¹⁴ Mae'r Ardal Fenter yn lleoliad deniadol i gwmnïau ynni gyda'i fynediad rhagorol i seilwaith ynni a chadwyn gyflenwi sefydledig. Mae'r Ardal Fenter hefyd yn datblygu ffocws ynni morol, o ystyried ei chyfleusterau porthladd môr dwfn ynghyd ag amodau morol sy'n addas ar gyfer technolegau tonnau a llanw, ynghyd â'r fantais o fynediad i'r grid trydan – [Parc Menter Dyfrffordd y Ddau Gleddau](#).

¹⁵ ONS, [Data Cyfrifiad 2011](#)

¹⁶ [Llywodraeth Cymru: Bwletin Ystadegol, Teithio Môr 2018](#)

allweddol yn Ynys Môn a Phorthladd Caergybi, ac i leoliadau economi ymwelwyr pwysig megis Parc Cenedlaethol Eryri a Safleoedd Treftadaeth y Byd UNESCO¹⁷. Mae'r A55 hefyd yn gwasanaethu porthladd masnachol a fferi Caergybi. Mae'r A55 yn rhan o **Lwybr E22 TEN-T**.

Ffigur 2.2: Seilwaith trafndiaeth yng Ngogledd Cymru



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru: [Ystadegau cryno ar gyfer rhanbarthau economaidd Cymru: Gogledd Cymru 2020](#)

- 2.8. Mae'r ffordd hefyd yn darparu seilwaith trafndiaeth pwysig ar gyfer mynediad at gyflogaeth yng Ngogledd Cymru. Mae data cyfrifiad o 2011¹⁸ yn dangos bod 75.7 y cant o weithwyr (16-74 oed) sy'n byw yng Ngogledd Cymru yn teithio i'r gwaith mewn car, fan, ar feic modur, sgwter neu foped (roedd hyn yn cyfateb i tua 237,000 o bobl). Roedd cyfran fach o weithwyr yn teithio ar droed neu ar feic (11.9 y cant) neu ar drên, bws, bws mini, neu goets (5.1 y cant).

Asesiad o gydweddiad strategol parhaus

- 2.9. Cafodd y cyd-destun strategol cenedlaethol ar gyfer OP 2014-20 ei lywio gan *Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl*, y strategaeth drafnidiaeth genedlaethol a gyhoeddwyd yn 2008. Roedd hon yn pwysleisio cynaliadwyedd fel egwyddor

¹⁷ Er enghraifft: Traphont Ddŵr Pontcysyllte, Castell Conwy, a Chastell Caernarfon.

¹⁸ ONS, [Cyfrifiad Data 2011](#)

canolog ac yn cynnwys nod o “*fanteisio i’r eithaf ar y system drafnidiaeth sydd gennym eisoes*”¹⁹.

- 2.10. Ers hynny, mae’r cyd-destun polisi wedi esblygu’n radical, gyda mesurau i leihau ôl troed carbon Cymru yn cael eu cryfhau’n raddol a chynnydd mewn amlygrwydd cymharol teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus o fewn cymysgedd trafndiaeth Cymru.
- 2.11. Fel rhan o hyn creodd Llywodraeth newydd Cymru, a etholwyd ym mis Mai 2021, bortffolio Gweinidog Newid Hinsawdd a ddaeth â nifer o bortffolios gan gynnwys trafndiaeth ynghyd. Yn dilyn hynny, ym mis Mehefin 2021, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd y byddai prosiectau adeiladu ffyrdd newydd yn cael eu rhewi, tra bod adolygiad o gynlluniau priffyrdd ledled Cymru yn cael ei gynnal.²⁰ Yn ei gyhoeddiad, cydnabuwyd bod trafndiaeth yn gyfrannwr allweddol at gyfanswm allyriadau Cymru (tua 17%), a nod yr adolygiad yw lleihau allyriadau trafndiaeth er mwyn cyrraedd targed allyriadau sero net Cymru erbyn 2050.

“Mae angen symud oddi wrth wario arian ar brosiectau sy’n annog mwy o bobl i yrru a gwario mwy o arian ar gynnal a chadw ein ffyrdd a buddsoddi mewn dewisiadau amgen go iawn sy’n rhoi dewis ystyrlon i bobl.”

Lee Waters, Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd

- 2.12. Fel y nodwyd yn gynharach, ni fydd y rhewi yn effeithio ar welliannau’r A55 yn Abergwyngregyn a’r A40, er i’r Dirprwy Weinidog gyhoeddi ym mis Medi 2021 y byddai’r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i gynllun Cyffyrdd yr A55²¹ yn cael ei ohirio. Gan y bydd hyn yn gohirio’r gwaith adeiladu y tu hwnt i gwmpas y rhaglen ERDF, gofynnodd swyddogion Llywodraeth Cymru ym mis Medi 2021 i’r gweithrediad gael ei dynnu’n ôl o’r rhaglen.

Strategaethau perthnasol Llywodraeth Cymru

- 2.13. Mae cyfres o strategaethau diweddar yn berthnasol i gyflawni’r tri gweithrediad.
- 2.14. Mewn perthynas ag **amcanion datgarboneiddio** cyffredinol, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru *Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel* yn 2019²². Mae hwn yn amlinellu nifer o fesurau arwyddocaol i gefnogi lleihau allyriadau carbon: yn berthnasol i drafnidiaeth, mae’r rhain yn cynnwys:

¹⁹ Llywodraeth Cymru (2008), [Cymru’n Un: Cysylltu’r Genedl, y Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol](#)

²⁰ Llywodraeth Cymru (2021) [Datganiad i’r wasg: Cyhoeddi rhewi prosiectau ffyrdd newydd](#)

²¹ [Datganiad Ysgrifenedigt: Gwelliannau i gyffyrdd 14 i 16 yr A55 \(15 Medi 2021\) | GOV.WALES](#)

²² Llywodraeth Cymru (2019), [Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel](#)

- **buddsoddiad ychwanegol o £60 miliwn dros dair blynedd i roi Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 ar waith;** mae'r Ddeddf Teithio Llesol yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr pryd bynnag y bydd yn buddsoddi mewn seilwaith priffyrdd, felly mae darpariaeth ar gyfer teithio llesol yn ofyniad allweddol ar gyfer pob un o'r gweithrediadau.
- **Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy**, a gyflwynwyd gyntaf ym Mholisi Cynllunio Cymru (2018). Mae hyn yn gosod cerdded a beicio ar frig y rhestr cynaliadwyedd, yna trafndiaeth gyhoeddus, ac yna Cerbydau Allyriadau Isel lawn (ULEV). Mae cerbydau modur preifat eraill yn eistedd ar waelod yr hierarchaeth.

2.15. Ers cyhoeddi *Cymru Carbon Isel*, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei chynllun *Sero Net Cymru* ym mis Hydref 2021²³. Mae hwn yn nodi 123 o bolisiau a chynigion i gyflawni allyriadau carbon sero net erbyn 2050. Mewn perthynas â thrafnidiaeth, mae'r rhain yn cynnwys ymrwymiad i leihau allyriadau trafndiaeth teithwyr gan 22% erbyn 2025 (dros waelodlin 2019) a 98% erbyn 2050. Mae lleihau'r galw a newid moddol yn cael eu gweld fel cyfranwyr allweddol at hyn, gyda'r *Cynllun* yn gosod uchelgais i leihau nifer y milltiroedd car fesul teithiwr gan 10% erbyn 2030²⁴.

2.16. Mewn perthynas â **chynllunio strategol**, mae *Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040* yn darparu fframwaith datblygu cenedlaethol newydd yng nghyd-destun Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol²⁵. Yn gyffredin â strategaeth ehangach, mae'n pwysleisio datgarboneiddio a chynaliadwyedd, er ei fod yn cynnwys cyfres o bolisiau ehangach sy'n cefnogi'r rhesymeg barhaus dros fuddsoddi yn y tri gweithrediad ffordd:

- **Polisi 4 - Cefnogi Cymunedau Gwledig.** Bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi buddsoddiad yn y rhwydwaith ffyrdd i gynnal neu wella hygyrchedd, cynaliadwyedd a llesiant cymunedol gwledig.
- **Polisi 10 - Cysylltedd Rhyngwladol.** Mae Porthladd Caergybi (a wasanaethir gan yr A55), Dyfrffordd y Ddau Gledau (sy'n cynnwys porthladdoedd Aberdaugleddau a Doc Penfro) a Phorthladd Abergwaun (y mae'r A40 yn gwasanaethu'r ddau ohonynt) wedi'u nodi fel Pyrth Strategol sy'n hwyluso

²³ Llywodraeth Cymru (2021), [Ail Gynllun Cyflenwi Carbon Isel Cymru Gyfan \(2021-2025\) \(gov.wales\)](#)

²⁴ Llywodraeth Cymru (2021), [Cymru Sero Net - Cyllideb Garbon 2, 2021-25](#), tud.82

²⁵ Llywodraeth Cymru (2021) [Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040](#)

cysylltedd rhyngwladol. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi ei hymrwymiad i weithio gyda rhanddeiliaid (gan gynnwys gweithredwyr, buddsoddwyr, ac awdurdodau lleol) i gefnogi'r Pyrrh hyn a chynnal eu rolau cysylltedd rhyngwladol. Un dull o gefnogaeth fydd drwy fuddsoddiadau seilwaith.

- **Polisi 11 - Cysylltedd Cenedlaethol.** Bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi ac yn buddsoddi mewn gwella cysylltedd cenedlaethol; bydd buddsoddi mewn rhwydwaith ffyrdd, rheilffyrdd, bysiau a beiciau strategol yn allweddol i hyn.

2.17. Mewn perthynas â **pholisi trafndiaeth**, ym mis Tachwedd 2020 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru strategaeth drafndiaeth Cymru ddrafft (*Llwybr Newydd*) ar gyfer ymgynghoriad²⁶. Mae'r strategaeth ddrafft yn amlinellu gweledigaeth ar gyfer system drafndiaeth hygyrch a chynaliadwy sy'n *'dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i leoedd a'r economi yng Nghymru, ac yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg'*. Er mwyn cyflawni'r uchelgais hirdymor, mae Llywodraeth Cymru wedi datblygu set gychwynnol o flaenoriaethau pum mlynedd sydd â'r nod o fynd i'r afael â'r materion mwyaf dybryd. Y flaenoriaeth sydd fwyaf perthnasol i'r gweithrediadau yw Blaenoriaeth 3: seilwaith trafndiaeth diogel, hygyrch, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac wedi'i reoli. Fel rhan o'r flaenoriaeth hon, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i 'ddiogelu'r seilwaith trafndiaeth presennol yn y dyfodol i wneud darpariaeth teithio llesol diogel a deniadol, mynd i'r afael â thagfeydd, gwella hygyrchedd, croesawu arloesedd ac ymateb i newid yn yr hinsawdd'. Ymhlyg yn hyn mae gwella'r seilwaith trafndiaeth presennol drwy fuddsoddi.

2.18. Mae'r strategaethau newydd hyn sy'n dod i'r amlwg yn dangos y bu symudiad gweladwy tuag at flaenoriaethu'n well nodau a thargedau carbon isel ac amgylcheddol, ac mae hyn bellach yn ganolog i strategaeth Llywodraeth Cymru. Mae'r gweithrediadau'n cynnwys uchelgeisiau i wella ansawdd aer, gwella bioamrywiaeth a hyrwyddo teithio llesol ar hyd y llwybrau, a pharhau i fynd i'r afael â'r amcanion cysylltedd ac economaidd a amlygir uchod. Fodd bynnag, mae dangos eu cyfraniad at gymysgedd trafndiaeth fwy cynaliadwy yn debygol o fod yn gynyddol bwysig i'w 'gydweddiad strategol' parhaus.

Strategaeth leol a rhanbarthol

2.19. Mae gwell cysylltedd drwy fuddsoddi yn y seilwaith trafndiaeth presennol hefyd yn cael ei gydnabod fel blaenoriaeth mewn strategaethau a pholisïau lleol. Er enghraifft, mae un o'r tair egwyddor allweddol yn *Bargen Twf y Gogledd* (Gogledd

²⁶ Llywodraeth Cymru (2020) [Llwybr Newydd – Strategaeth Drafndiaeth Newydd i Gymru](#)

Cymru Cysylltiedig), a gyhoeddwyd gan Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ym mis Hydref 2018²⁷, yn ymwneud â gwella seilwaith trafnidiaeth i wella cysylltedd i'r rhanbarth ac o'i fewn. Yn Ne Orllewin Cymru, mae *Strategaeth Adfer ac Adfywio Sir Benfro*²⁸ yn pwysleisio pwysigrwydd buddsoddi mewn seilwaith allweddol i gefnogi'r economi leol a'i phrif ddiwydiannau. Mae gwelliannau'r A40 o Landdewi Felfre i Groesffordd Maencoch yn cael ei nodi fel enghraifft o fuddsoddiad o'r fath.

Ymateb i COVID-19

- 2.20. Mae amrywiol bapurau wedi'u cyhoeddi ar lefel genedlaethol a lleol ynglŷn ag effaith COVID-19 ar yr economi ranbarthol a lleol ac ar ymddygiadau o ran patrymau teithio a gweithio.
- 2.21. Ym mis Chwefror 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru *Ein Cenhadaeth i Gryfhau ac Ailadeiladu'r Economi*, gan nodi cynllun ar gyfer adferiad economaidd o'r pandemig. Mae hwn yn atgyfnerthu'r themâu a nodir uchod, ac mae hefyd yn amlygu effeithiau parhaol posibl COVID-19 ar batrymau gwaith a theithio, gan amlinellu uchelgais Llywodraeth Cymru i fanteisio ar y cyfleoedd a gynigir gan hyn. Er enghraifft, er mwyn parhau i gael y manteision amgylcheddol sy'n gysylltiedig â mwy o weithio gartref (yn benodol llai o lygredd a thagfeydd), mae'r *Genhadaeth i gryfhau ac ailadeiladu'r economi* yn gosod 'uchelgais hirdymor' i 30% o'r gweithlu weithio'n hyblyg ac o bell²⁹. Mae'n debygol y bydd hyn yn arwain at lai o ddefnydd o'r ffyrdd gyda llai o bobl yn teithio i'r gwaith. Wrth asesu canlyniadau'r gweithrediadau ffyrdd (fel defnydd ffyrdd ac amseroedd teithio) bydd angen i'r gwerthusiad gydnabod y newidiadau posibl hyn mewn patrymau gwaith.
- 2.22. Yn gysylltiedig â hyn, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i weithio gydag undebau llafur, awdurdodau lleol a theithwyr i adeiladu ar dreialon trafnidiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw; rhoi pwyslais clir ar leihau'r angen i deithio yn y Strategaeth Drafnidiaeth derfynol; a buddsoddi £15 miliwn pellach i gefnogi teithio llesol fel buddsoddiad yn iechyd y cyhoedd ac i sicrhau newidiadau parhaus mewn ymddygiad teithio.
- 2.23. Mae rhagor o wybodaeth am effaith COVID-19 ar gyflawniad y gweithrediadau wedi'i nodi yn yr adrannau'r gweithrediadau priodol isod.

²⁷ Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (2018) [Bargen Twf y Gogledd](#)

²⁸ Cyngor Sir Penfro (2020) [Adnewyddu ac Adfywio. Sir benfro. Lle gwych i ymweld, byw a gweithio 2020-2030](#)

²⁹ Llywodraeth Cymru (2021), [Cenhadaeth i Gryfhau ac Ailadeiladu'r Economi, tud.11](#)

3. Prifffordd newydd ar yr A40 o Landdewi Felffre i Groesffordd Maencoch

- 3.1 Mae'r adran hon yn rhoi trosolwg o weithrediad gwella'r A40, gan gynnwys y cefndir a'r rhesymeg a disgrifiad y cynllun a chynnydd, a chanfyddiadau'r gwerthusiad interim.

Rhesymeg dros weithrediad gwella'r A40

- 3.2 Nodwyd bod gwelliannau i'r A40 yn bwysig am y tro cyntaf ym **Mlaenraglen Cefnffyrdd** (TRFP) Llywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd yn 2002. Roedd yr adroddiad yn nodi bod gan yr A40 yng Ngorllewin Cymru "*y safon isaf o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd yn y Deyrnas Unedig*"³⁰ ac y byddai gwelliannau i'r ffordd o fudd economaidd³¹.
- 3.3 Nododd astudiaeth o Ganllawiau Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)³² a gynhaliwyd yn 2017 amrywiaeth o broblemau trafndiaeth sy'n gysylltiedig â'r llwybr. Roedd y rhain yn cynnwys:
- Mae rhannau o'r A40 sydd heb eu gwella yn mynd trwy ganol canolfannau poblogaeth (e.e. canol pentref Llanddewi Felffre) sy'n hollti cymunedau ac yn golygu bod yn rhaid gostwng terfynau cyflymder (i 40mya mewn rhai achosion). Mae'r amodau hyn yn arwain at wahanu cymunedol, gweithrediad gwael o ran bod yn ffordd gyswllt i Orllewin Cymru, a diogelwch traffig gwael.
 - Mae darnau hir i bob cyfeiriad o ffordd sengl heb unrhyw gyfleoedd goddiweddyd diogel. Mae hyn yn arwain at rwystredigaeth gyrwyr, symudiadau peryglus ac achosion o wrthdrawiadau. Mae cofnodion heddlu STATS19 yn nodi, yn y cyfnod o 10 mlynedd rhwng 2006 a 2015, y bu 9 damwain ar y rhan o'r A40 yn Llanddewi Felffre gyda therfyn cyflymder o 40mya a chofnodwyd 13 damwain arall rhwng Llanddewi Felffre a Chylchfan Penblewin. Mae'r cofnodion damweiniau yn cynnwys nifer o ddamweiniau a oedd yn cynnwys gwrthdrawiadau penben neu wrthdrawiadau wrth oddiweddyd.
 - Mae'r A40 yn gallu golygu amseroedd teithio annibynadwy a achosir gan symudiadau arafach a mwy o draffig a thagfeydd, yn enwedig yn ystod cyfnodau gwyliau a chyfnodau prysur yn y porthladdoedd. Er enghraifft, yn ystod yr haf gall

³⁰ Llywodraeth Cymru (Mawrth 2002) [Blaenraglen Cefnffyrdd](#)

³¹ Llywodraeth Cymru (2019) Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin – Datganiad Amgylcheddol Pennod 3: Dewisiadau Amgen a Ystyriwyd

³² Llywodraeth Cymru (Tachwedd 2018) [Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Cam 1 WelTAG](#)

traffig gynyddu gan dros 30%. Mae 'platŵn', a achosir gan gonfois o gerbydau nwyddau trwm o'r porthladdoedd fferi, cerbydau amaethyddol araf a niferoedd uchel o draffig twristiaid yn arwain at gysylltedd gwannach â Hwlfordd, Aberdaugleddau a rhannau eraill o Sir Benfro, ac yn arwain at ganfyddiadau gwaeth o hygyrchedd ardal ymhlith busnesau a thwristiaid.

- Mae yna lawer o gyffyrdd ffyrdd ymyl a mynedfeydd uniongyrchol i eiddo a chaeau amaethyddol oddi ar yr A40, sy'n cyfrannu at broblemau gweithredol ar hyd y ffordd. Er enghraifft, mae cerbydau amaethyddol sy'n mynd at ffyrdd ymyl a ffermydd yn cyfrannu at annibynadwyedd amser teithio a'r materion diogelwch a amlygwyd uchod.

- 3.4 Nodwyd nifer o faterion economaidd a chymdeithasol ehangach hefyd yn ystod y broses WelTAG. Mae'r rhain yn berthnasol i gyd-destun cefndirol ac yn atgyfnerthu'r rhesymeg economaidd ar gyfer y cynllun. Maent yn cynnwys: cynhyrchiant cymharol isel Sir Benfro; crynodiadau uchel o ddiweithdra ac anfantais yn Aberdaugleddau a Doc Penfro; a chanfyddiadau o 'bellenigrwydd' ac ymyloldeb, a ddyfynnir yn astudiaeth WelTAG fel rhai sy'n atal mewnfuddsoddiad, twristiaeth a datblygiad y farchnad teithio i'r gwaith yn Ninas-ranbarth Bae Abertawe.³³

Datblygu'r achos busnes

- 3.5 Roedd atodiad i'r adroddiad TRFP yn 2004 yn amlinellu cynlluniau ar gyfer dau gynllun gwella ffordd unffrwd mawr ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr. Roedd y cynlluniau i'w cyflawni mewn dau gam. Roedd y cam cyntaf yn cynnwys gwelliannau rhwng Penblewin a Pharc Slebets (a gwblhawyd ym mis Mawrth 2011) a'r ail gam yn cynnwys gwelliannau rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin.
- 3.6 Cynhyrchwyd Achos Amlinellol Strategol ar gyfer cynllun Llanddewi Felffre a Phenblewin gan Lywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2014. Ers hynny, ehangwyd ffocws y cynllun i gynnwys gwelliannau priffyrdd rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch, gan arwain at y cynllun **"A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch"** fel y'i gelwir heddiw³⁴. Ym mis Ebrill 2019, cymeradwywyd Achos Busnes Llawn gyda dwy gydran y cynllun.³⁵

³³ Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin Datganiad Amlinellol Prif Gyflwyniadau Llywodraeth Cymru i'w rhoi Cyflwyno yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus Rhagfyr 2019

³⁴ Llywodraeth Cymru (2014) Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Achos Amlinellol Cam 1 WelTAG

³⁵ Llywodraeth Cymru (2019) [Gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Achos Busnes Llawn Cam 3 WelTAG](#)

Disgrifiad o'r gweithrediad

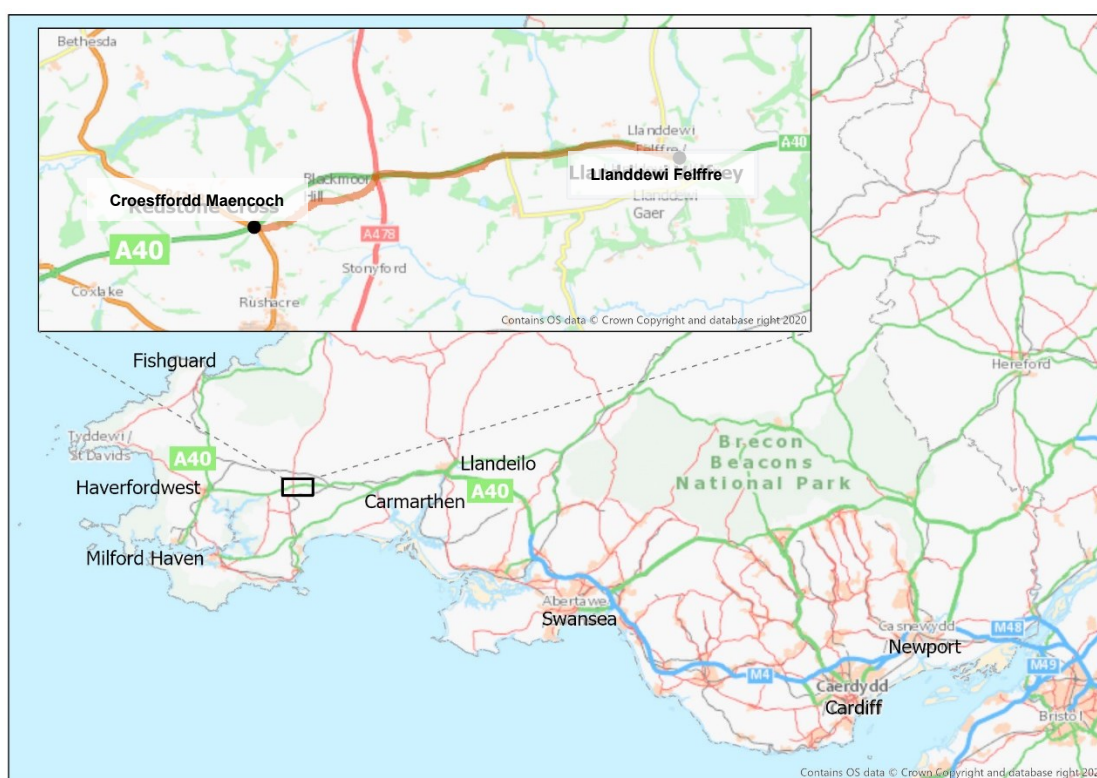
- 3.7 Mae'r gweithrediad wedi'i leoli yn ne-orllewin Cymru rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch, fel y dangosir yn Ffigur 3.1. Mae'n cynnwys priffordd newydd a fydd yn rhedeg o Gylchfan Penblewin i'r gorllewin (a gaiff ei hehangu i gynnwys y gefnffordd arfaethedig) i Gylchfan Dwyrain Llanddewi Felffre i'r dwyrain.
- 3.8 Bydd y ffordd newydd yn cynnwys 4.3km o ffordd unffrwd, yn cynnwys tair lôn draffig, dwy i un cyfeiriad ac un i'r cyfeiriad arall. Bydd hyn yn darparu 2.94km o hyd goddiweddyd tua'r dwyrain ac 1.05km o hyd goddiweddyd tua'r gorllewin.
- 3.9 Bydd y rhan fwyaf o'r gweithrediad yn golygu adeiladu ffordd gerbydau newydd, gyda Hawliau Tramwy Cyhoeddus (HTC) a Mynedfa Breifat newydd neu ddargyfeiriol yn cael eu darparu i liniaru'r effaith ar y rheini yr effeithir arnynt gan y gweithrediad.
- 3.10 Fel y nodir uchod, mae cynllun gwella'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin hefyd yn cynnwys gwaith ar gyffordd Croesffordd Maencoch. Roedd cynllun Croesffordd Maencoch yn wreiddiol yn rhan o gyfres o gynlluniau i'w cyflawni ar hyd yr A40. Fodd bynnag, daeth yn amlwg na fyddai modd cyflawni'r gwaith yn ei gyfanrwydd o fewn cyfnod dyrannu cyllid ERDF. O ganlyniad, penderfynodd Llywodraeth Cymru ollwng y gyfres gyffredinol o gynlluniau, ac ymgorffori cynllun Croesffordd Maencoch yng ngweithrediad presennol yr A40. Barnwyd ei bod yn briodol i weithrediad yr A40 o Landdewi Felffre i Benblewin ymgorffori gwaith gwella Croesffordd Maencoch oherwydd eu hagosrwydd a'u haliniad o ran rhesymeg ac amcanion.
- 3.11 Mae gwaith gwella Croesffordd Maencoch yn cynnwys uwchraddiad i 1.8km o'r A40 a fydd yn darparu ffordd gerbydau tair lôn, gyda dwy lôn i un cyfeiriad ac un i'r cyfeiriad arall a bydd yn bodloni safonau modern. Bydd y cynllun yn osgoi Cyffordd Croesffordd Maencoch gyda'r ffordd gerbydau newydd wedi'i hadeiladu oddi ar y llinell yn mynd i'r de o'r A40 bresennol cyn cysylltu â Chylchfan Penblewin. Bydd y ffordd bresennol yn parhau ar gyfer mynediad i eiddo. Bydd modd cyrraedd ffyrdd a busnesau lleol o Gylchfan Penblewin.³⁶

³⁶ Arddangosfa gwybodaeth i'r cyhoedd gwelliannau'r A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch: Rhagfyr 2019

Costau gweithredu

- 3.12 Cost wreiddiol gweithrediad yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin oedd £40 miliwn, yn cynnwys: £23 miliwn o gyllid ERDF a £17 miliwn gan Lywodraeth Cymru.
- 3.13 Fodd bynnag, gan fod y gweithrediad wedi'i ddiwygio i gynnwys y gwaith ychwanegol yng Nghroesffordd Maencoch, mae cyfanswm cost y cynllun wedi cynyddu. Cymeradwywyd y gost ddiwygiedig ar gyfer y gweithrediad yn hydref 2020; **cyfanswm y gost yw £55.87 miliwn, sy'n cynnwys: £36.684 miliwn o gyllid ERDF a £19.185 miliwn gan Lywodraeth Cymru.**
- 3.14 Noder bod yna gostau safonol yn gysylltiedig â phrosiectau gwella ffyrdd nad ydynt yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Daw'r costau hyn gan Lywodraeth Cymru ac maent yn ychwanegol at gyfanswm costau prosiect WEFO a restrir uchod.³⁷
- 3.15 Mae rhagor o wybodaeth am y gweithrediad, gan gynnwys yr allbynnau a'r canlyniadau allweddol, wedi'i nodi yn y model rhesymeg gweithredu yn Atodiad D.

Ffigur 3.1: Map o'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch



³⁷ [A40: Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch | GOV.WALES](#)

Y prif nodau ac amcanion

- 3.16 Wedi'i ariannu gan Raglen Weithredu ERDF 2014-2020, o dan Amcan Penodol 4.1, nod y gweithrediad yw mynd i'r afael â materion ymylodeb a gwella buddsoddiad preifat mewn ardaloedd lleol drwy wella gweithrediad y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Y **Dangosydd Canlyniad ERDF** yw cynnydd gan 3-8% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A40 (o gyfartaledd gwaelodlin o 58kmya yn 2013). Y **Dangosyddion Allbwn ERDF** yw:
- Cyfanswm hyd ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T): 6.1km
 - Llwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ailadeiladu: 1k
- 3.17 Amcanion y gweithrediad, a gymerwyd o Astudiaeth WeITAG³⁸, yw:
- gwella gwytnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd y coridor trafniadaeth dwyrain-gorllewin i gyrchfannau cyflogaeth, cymunedol a thwristiaeth allweddol
 - gwella ffyniant a rhoi gwell mynediad i dref sirol Hwlfordd, Ardal Fenter y Ddau Gledau a phorthladdoedd Gorllewin Cymru yn Abergwaun, Aberdaugleddau a Doc Penfro
 - lleihau achosion o wahanu cymunedau a darparu manteision o ran iechyd ac amwynderau
 - lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau
 - hyrwyddo teithio llesol drwy feicio, marchogaeth a cherdded i ddarparu cyfleoedd ar gyfer ffyrdd iach o fyw
 - darparu cynllun sy'n hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol ac sy'n integreiddio â'r rhwydwaith trafniadaeth lleol i gysylltu cymunedau lleol yn well â chanolfannau trafniadaeth allweddol
 - cyflawni prosiect sy'n gynaliadwy mewn Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang, gan gymryd camau i leihau neu wrthbwysu gwastraff a charbon
 - rhoi ystyriaeth ddyledus i effaith trafniadaeth ar yr amgylchedd a darparu gwelliant pan fo hynny'n ymarferol.

³⁸ Llywodraeth Cymru Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Cam 1 WeITAG (Tachwedd 2018)

Themâu trawsbynciol

- 3.18 Mae'r rheoliadau sy'n llywodraethu Rhaglenni Datblygu Ewropeaidd yn nodi bod yn rhaid i bob gweithrediad a ariennir drwy'r Cronfeydd Strwythurol a Buddsoddi Ewropeaidd integreiddio Themâu Trawsbynciol (CCT). Mae tair CCT: Cyfle Cyfartal, Prif Ffrydio Rhyw a'r Gymraeg; Datblygu Cynaliadwy; a Threchgu Tlodi ac Allgáu Cymdeithasol. Nod y CCT yw sicrhau ansawdd da datblygiadau yn y dyfodol a hyrwyddo etifeddiaeth o bob cynllun a gefnogir gan y Cronfeydd Strwythurol tra'n ychwanegu gwerth at y rhaglenni yn eu cyfanrwydd³⁹.
- 3.19 Ar ddechrau unrhyw ymgyrch, bydd y tîm CCT yn Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru (WEFO) yn asesu'r achos busnes i amlinellu cyfres o ddangosyddion lefel achos ar gyfer y gweithrediad. Mae'r dangosyddion lefel achos yn nodi'r gweithgareddau y bydd y gweithrediad yn ymgymryd â nhw i gyfrannu at gyflawni'r CCT. Mae timau cyflawni gweithrediadau yn nodi 'hyrwyddwr CCT' wrth dderbyn cyllid WEFO. Ei rôl yw sicrhau bod nodau CCT yn cael eu cyflawni.
- 3.20 Roedd dyluniad a chyflawniad yr A40 o Landdewi Felffre i Groesffordd Maencoch yn mynd i'r afael â'r CCT yn y modd canlynol:

³⁹ Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (2018) [Dogfen Allweddol Themâu Trawsbynciol – 2014-2020](#)

Tabl 3.1: Cyfraniad Gwelliannau'r A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)

Themâu Trawsbynciol	Gweithredu y cytunwyd arno (fel y nodir yng Nghynllun Busnes y gweithrediad)	Gweithredu hyd yma
Datblygu cynaliadwy	Datblygu a hyrwyddo trafnidiaeth integredig Potensial i roi seilwaith gwyrdd neu las ar raddfa fach ar waith fel rhan o ddyluniad y 'gweithrediad'.	Effeithiau yn ystod y Gwaith Adeiladu: Rheolaeth Amgylcheddol Barhaus Gweithredir rheolaeth amgylcheddol trwy'r Cynllun Rheolaeth Amgylcheddol Adeiladu (CEMP). Bydd hyn yn sicrhau yr eir i'r afael yn briodol â materion amgylcheddol megis dŵr ffo wyneb, sŵn, a llwch a gwastraff safle drwy roi'r cynllun ar waith. Bydd rhagor o wybodaeth am y dull ar gyfer Rheoli Amgylcheddol yn ystod y gwaith adeiladu, yn ystod y cyfnod 'ôl-ofal' yn cael ei darparu yn y Datganiad Amgylcheddol. Bydd arferion cynaliadwy modern yn cael eu defnyddio i leihau adnoddau, gwastraff ac allyriadau carbon. Mae hyn yn cynnwys y cynllun i adfer hen ddeunyddiau ffordd i'w hailgylchu, a datblygu datrysiad, sy'n caniatáu i'r rhan fwyaf o'r agregau a ddefnyddir gael eu cynhyrchu ar y safle o 'graig a geir ar y safle' yn hytrach nag o gerrig crai.
<i>Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol</i>	Ymgynghori â grwpiau mynediad lleol, sefydliadau Trydydd Sector a grwpiau cymunedol lleol.	Mae'r cynllun wedi, a bydd yn parhau i fod yn destun ymgynghoriad helaeth gyda grwpiau cymunedol lleol. Rhaid sefydlu a chynnal perthnasoedd llwyddiannus gyda phob trydydd parti sydd â diddordeb, trwy Gyswllt Cyhoeddus effeithiol. Bydd y broses hon yn cael ei hwyluso'n bennaf gan Swyddog Cyswllt Cyhoeddus y prosiect, a Chydlynnydd

<i>Cyfle Cyfartal, Prif Ffrydio Rhyw</i>	Iaith / Hygyrchedd Mae angen i'r gweithrediad hefyd ymgorffori ystyriaethau i'r Gymraeg. Er enghraifft, sicrhau bod yr holl ddeunyddiau, gwefannau a chyhoeddusrwydd a anelir at y cyhoedd ar gael mewn fformatau hygyrch a dwyieithog.	Amgylcheddol yn ogystal â Chyfarwyddwr y Prosiect a Pheiriannydd y Prosiect Bydd y gweithrediad yn ystyried y Gymraeg ac yn sicrhau nad yw'r Gymraeg yn cael ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg, yn enwedig o ran gwybodaeth i'r cyhoedd a thrigolion am y cynllun a'r arwyddion. Bydd y cynllun yn cael ei gyflawni yn unol ag arfer gorau a nodir yng nghanllaw Llywodraeth Cymru, Budd i'r Gymuned: Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru, gan sicrhau bod buddion cymunedol yn cael eu gwireddu o'r caffael cyhoeddus. Mae'r ddogfen yn tynnu sylw at bwysigrwydd cyfleoedd hyfforddi a recriwtio er budd y gymuned leol.
	Cymalau Cymdeithasol / Cynlluniau Budd i'r Gymuned Lle bynnag y bo modd, mae gweithio gyda chontractwyr i ymgorffori cymal cymdeithasol/cynllun budd i'r gymuned, sy'n cynnig rhyw fath o ail-fuddsoddi yn y gymuned trwy brofiad gwaith/lleoliadau ar gyfer hyfforddeion a chyfleoedd cyflogaeth, yn buddsoddi'n ôl yn y gymuned leol. Cefnogi / ymgorffori opsiynau sy'n annog ffyrdd iachach o fyw megis cerdded a beicio	Bydd contract dylunio ac adeiladu'r A40 o Landdewi Felffre i Benblewin yn cynnwys darparu hyfforddiant a recriwtio wedi'u targedu fel gofyniad craidd y contract sy'n cyd-fynd yn glir â'r amcan hwn. Trwy ddarparu llwybrau cerdded a beicio diogel o fewn y pentref, bydd y cynlluniau yn annog teithio llesol a ffyrdd iachach o fyw.

Ffynhonnell: Cynllun Busnes A40 Llanddewi Felffre i Benblewin a Chroesfordd Maencoch, WEFO (Gorffennaf 2020)

Amserlenni a chynnydd cyflawni hyd yma

Cynnydd o ran cyflawni hyd yma

- 3.21 Mae'r gwaith o gyflawni cynllun yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin wedi'i rannu'n Gamau Allweddol, sy'n cynnwys: dylunio, prosesau statudol, adeiladu ac ôl-ofal yn unol â Phroses Cymeradwyo Cam Allweddol yr Is-adran Drafnidiaeth.
- 3.22 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y llwybr a ffefrir ar gyfer cynllun gwella'r A40 o Landdewi Felffre i Benblewin ym mis Mawrth 2010. Roedd hyn yn cynnwys ymarferoldeb deuoli'r ffordd.⁴⁰ Cynhaliwyd diweddariad⁴¹ yn 2015 a oedd yn ystyried opsiynau ar gyfer gwelliannau ar hyd yr A40, a aseswyd trwy broses arfarnu WelTAG.
- 3.23 Ym mis Hydref 2015, penodwyd Arcadis yn Asiant y Cyflogwr Llywodraeth Cymru i gefnogi'r gwaith o gyflawni'r cynllun. Ym mis Chwefror 2017, penododd Llywodraeth Cymru Carillion, gydag Arup ac RML (y 'Tîm Carillion') fel ei hymgynghorwyr technegol ac amgylcheddol, i ddatblygu dyluniad y gwelliannau arfaethedig i'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin hyd at gyhoeddi'r Gorchmynion (Cam Allweddol 3) drafft.⁴²
- 3.24 Ar ôl derbyn cynllun busnes yn 2016 a chyn dyfarnu'r contract Cynnwys Contractwr ar gam Cynnar (ECI) i Carillion yn 2017, cymeradwyodd WEFO y cais am gymorth ariannol o'r ERDF.⁴³
- 3.25 Aeth Carillion i'r wal ym mis Ionawr 2018. Wedi hynny, penododd Llywodraeth Cymru Arup, gyda chefnogaeth RML, i barhau i ddatblygu'r cynllun hyd at gyhoeddi Gorchmynion drafft ac i gefnogi Llywodraeth Cymru drwy'r broses Statudol. Achosodd sefyllfa Carillion oedi mawr wrth o ran cyflawni'r cynllun. Ym mis Ionawr 2018, roedd y cynllun tua wyth wythnos o fod wedi cwblhau Cam Allweddol 3. O ystyried y gwaith hyd yr adeg honno a'r costau tebygol sy'n gysylltiedig â newid tîm y contractwyr ar y cam hwnnw, penderfynodd Llywodraeth Cymru mai'r hyn oedd yn gyfystyr â gwerth gorau oedd penodi Arup ac RML heb broses dendro gyhoeddus. Cymerodd y broses sawl mis gyda'r gwaith yn ailddechrau ym mis Awst 2018.

⁴⁰ Datganiad Amlinellol o Brif Gyflwyniadau Llywodraeth Cymru i'w gyflwyno yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus, Rhan B - Datganiad o Angen, Rhagfyr 2019

⁴¹ Llywodraeth Cymru, Astudiaeth A40 Sanclêr i Hwlfordd, Adroddiad Opsiynau Dylunio, (Mehefin 2015)

⁴² Datganiad Amlinellol o Brif Gyflwyniadau Llywodraeth Cymru i'w gyflwyno yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus, Rhan B - Datganiad o Angen, Rhagfyr 2019

⁴³ Datganiad Amlinellol o Brif Gyflwyniadau Llywodraeth Cymru i'w gyflwyno yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus, Rhan B - Datganiad o Angen, Rhagfyr 2019

- 3.26 Ers hynny, mae'r gwaith o gyflawni cynllun gwella'r A40 o Landdewi Felffre i Benblewin wedi mynd rhagddo'n dda. Cwblhawyd Cam Allweddol 3, sy'n cynnwys y gwaith dylunio rhagarweiniol a chyhoeddi gorchmynion drafft ar gyfer ffyrdd ymyl, yng ngwanwyn 2019.
- 3.27 Roedd Cam Allweddol 4, sy'n cynnwys yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ac adroddiad yr Arolygydd, penderfyniad y Gweinidog a llunio'r Gorchmynion, wedi mynd rhagddo'n dda i ddechrau a chwblhawyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ym mis Mawrth 2020. Cyhoeddodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ei benderfyniad ym mis Mawrth 2021 ar ôl ystyried yr argymhelliad yn Adroddiad yr Arolygydd; roedd hyn tua chwe mis yn hwyrach na'r disgwyl (rhagwelwyd yn wreiddiol yn ystod gwanwyn/haf 2020). Y rheswm a roddwyd am yr oedi oedd ystyriaeth bellach o'r cynllun gan Weinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru a Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth.
- 3.28 Gwnaeth tîm cyflawni'r prosiect waith i leihau'r oedi i Gam Allweddol 5/6 tra'n aros am benderfyniad y Gweinidog, gan gynnwys cwblhau prosesau caffael a thendrau gyda Llywodraeth Cymru.
- 3.29 Ar y cam cwmpasu, gan dybio y byddai'r cynllun yn cael penderfyniad ffafriol, roedd disgwyl i'r broses gaffael (Cam Allweddol 5) gael ei chynnal ym mis Awst 2020 a disgwyliwyd dyfarnu'r contract gwaith adeiladu ym mis Ionawr 2021. Roedd y gwaith adeiladu (Cam Allweddol 6) i fod i ddechrau yn ystod gwanwyn 2021 a gorffen yn 2022. Fodd bynnag, o ganlyniad i'r oedi gyda phenderfyniad y Gweinidog, dyfarnwyd y contract gwaith adeiladu yn haf 2021 a disgwyli'r gwaith adeiladu ddechrau yn hydref 2021 a gorffen yn ystod gwanwyn 2023.
- 3.30 Roedd y gwaith gwella o Benblewin i Groesffordd Maencoch, sy'n cael ei ymgorffori yn y cynllun, y tu ôl i gynllun gwella Llanddewi Felffre i Benblewin i ddechrau. Cwblhawyd Cam Allweddol 3 yn hydref 2020 a chynhaliwyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar gyfer elfen Penblewin i Groesffordd Maencoch ym mis Tachwedd 2020. Yn wreiddiol, credwyd y byddai'r ddau gynllun yn cael eu cyflawni ar wahân, fodd bynnag, roedd yr oedi i benderfyniad y Gweinidog ar gynllun gwella Llanddewi Felffre i Benblewin yn golygu y gellid cymeradwyo'r ddau gynllun gyda'i gilydd a'u cyflawni ar yr un pryd (gweler Ffigur 33.3).

Amserlenni

- 3.31 Mae'r amserlen ar gyfer gweithrediad A40: Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch fel yr ydoedd ym mis Awst 2021 wedi'i nodi yn Nhabl 3.2. Sylwer y bydd gwaith ychwanegol ar yr A40 ar y ffordd sydd wedi colli statws cefnffordd nad yw'n cael ei ariannu gan yr ERDF ac felly nid yw wedi'i gynnwys yn y tabl isod.

Tabl 3.2: Amserlen ar gyfer gweithrediad A40

	A40: Llanddewi Felffre i Benblewin	A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch
Cyhoeddi llwybr a ffefrir	Gwanwyn 2010 – diweddarwyd yn 2015	Hydref 2019
Cyhoeddi gorchmynion drafft	Haf 2019	Haf 2020
Proses statudol	Haf 2019	Haf 2020 i ddechrau 2021
Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol	Gwanwyn 2020	Tachwedd 2020
Caffael contractwr	Hydref 2020 i Haf 2021	Hydref 2020 i Haf 2021
Adeiladu yn dechrau	Haf/Hydref 2021	Haf/Hydref 2021
Adeiladu yn gorffen	Gwanwyn 2023	Gwanwyn 2023
Cwblhau'r gweithrediad	Mawrth 2023	Mawrth 2023

Ffynhonell: [A40: Llanddewi Felffre i Benblewin \(trosolwg\)](#) ac [A40: gwelliannau Penblewin i Groesffordd Maencoch \(trosolwg\)](#)

Sylwebaeth ar gynnydd o ran cyflawni hyd yma

- 3.32 Fel y nodir uchod, mae cynllun gwella Llanddewi Felffre i Benblewin wedi dioddef oedi sylweddol, oherwydd i Carillion fynd i'r wal ac ystyriaethau ychwanegol fel rhan o broses gwneud penderfyniadau'r Gweinidog.
- 3.33 Fodd bynnag, derbyniodd cynrychiolwyr WEFO fod rhywfaint o oedi oherwydd y penderfyniad i gymeradwyo cyllid yn gynnar iawn yn y broses ddylunio cyn i'r llwybr a ffefrir gael ei nodi. Roedd hyn yn golygu bod angen mwy o amser yn dilyn cymeradwyo cyllid ar gyfer y broses ymgynghori, ac esblygodd y dyluniad terfynol mewn ymateb. Er ei bod yn bwysig ymrwymo cyllid Ewropeaidd i brosiectau yn gynnar (ac yn achos y pecyn ffyrdd, nid oedd dewisiadau ariannu addas amgen ar gael), mae WEFO fel arfer yn ceisio cymeradwyo cynlluniau ymhellach ymlaen yn y broses ddylunio, er enghraifft, unwaith y bydd llwybr a ffefrir wedi ei gymeradwyo. Roedd risg senario 'Brexit heb gytundeb' yn golygu bod WEFO wedi ceisio cymeradwyo prosiectau'n gyflym er mwyn osgoi colli ei dyraniad ERDF. Roedd hyn yn golygu bod amserlenni yn aneglur yng nghamau cynnar datblygiad y prosiect, ac roedd llithriad bob amser yn bosiblwydd. Tybiwn y bydd risgiau cyflawni wedi'u pwyso a'u mesur yn erbyn y risg o golli'r dyraniad ERDF a phenderfyniad wedi'i wneud ar sail cydbwysedd y risg, er y byddai'n ddefnyddiol archwilio hyn ymhellach gyda WEFO yng ngham nesaf y gwerthusiad.
- 3.34 Mae COVID-19 wedi cael effaith fach iawn ar gyflawni gweithrediad Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch. Daeth yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i gynllun Llanddewi Felffre i Benblewin i ben yr wythnos cyn i gyfyngiadau cloi COVID-19 gael eu cyflwyno. Cynhaliwyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i gynllun Croesffordd Maencoch yn ddiweddarach yn 2020 a llwyddwyd i'w gyflawni gyda defnydd meddalwedd fideo-gynadledda. Dywedodd ymgynghoreion fod cynnal yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn rhithwir wedi gweithio'n dda.
- 3.35 Wrth symud ymlaen, credir nad yw COVID-19 yn peri unrhyw risgiau pellach i gyflawni ar hyn o bryd. Mae'r broses gaffael wedi'i dylunio yng nghyd-destun presennol COVID-19 ac mae'n disgwyl i'r contractwr weithio yn unol â'r rheoliadau a amlinellir gan Lywodraeth Cymru. Credir, oni bai bod newidiadau sylweddol yn sefyllfa COVID-19, na fydd COVID-19 yn cael fawr o effaith gan fod contractwyr wedi cael digon o amser i addasu.

Canfyddiadau gwerthuso proses

Rheoli prosiect

- 3.36 Mae'r model rheoli a chyflawni cyffredinol yr un fath ar gyfer pob un o'r tri chynllun. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediadau drwy gaffael contractwr sector preifat sy'n gyfrifol am adeiladu. Ceir rhagor o fanylion am y trefniadau yn Atodiad C.
- 3.37 Mae'r trefniadau rheoli prosiect penodol a'r cyfrifoldebau ar gyfer gweithrediad yr A40 o Landdewi Felfre i Groesffordd Maencoch fel a ganlyn:
- Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru sydd â chyfrifoldeb cyffredinol am y cynllun.
 - Arcadis LLP yw Asiant y Cyflogwr penodedig. Fel Asiant y Cyflogwr, mae Arcadis yn cynrychioli Llywodraeth Cymru ac yn sicrhau bod y gwaith yn cael ei wneud yn unol â'r fanyleb. Penodwyd Arcadis yn 2015 ac mae ei contract yn rhedeg tan fis Mehefin 2028 (5 mlynedd ar ôl i'r cynllun gael ei gwblhau).
 - Mae'r dyluniad rhagarweiniol wedi'i wneud gan Arup sydd wedi bod yn bennaf gyfrifol am reoli cyflawniad o ddydd i ddydd hyd at Gam Allweddol 4.
 - Bydd rheolwr prosiect y contractwr penodedig yn gyfrifol am reoli'r gwaith o adeiladu'r gweithrediadau (Cam Allweddol 6).
 - Bydd y gwaith adeiladu yn cael ei oruchwylio gan y tîm rheoli craidd, y bwrdd strategol, a'r bwrdd prosiect.
 - Mae'r tîm rheoli craidd yn cynnwys: Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru, Asiant y Cyflogwr, a rheolwr prosiect y contractwr.
 - Mae'r bwrdd strategol a'r bwrdd prosiect yn cynnwys cynrychiolwyr amrywiol o Lywodraeth Cymru, Asiant y Cyflogwr ar gyfer y prosiect, a'r contractwr penodedig. Fel arfer dim ond pan na all y tîm rheoli craidd ddatrys rhywbeth y gelwir ar y byrddau hyn.
- 3.38 Mae'n ymddangos bod y prosesau rheoli prosiect a roddir ar waith gan Lywodraeth Cymru yn cefnogi'r gwaith o gyflawni'r gweithrediadau yn ddigonol. Priodolodd ymgylgoreion hyn i'r rhesymau canlynol:

- Mae'r Cyfarwyddwr Prosiect a'r Peiriannydd Prosiect yn gyfarwydd â phrosesau rheoli prosiect Llywodraeth Cymru ac felly'n gallu paratoi'n ddigonol ac ymateb i heriau yn briodol os ydynt yn codi.
- Mae Llywodraeth Cymru yn aml yn gweithio gydag Arcadis ac Arup. Mae pob parti yn gwybod beth i'w ddisgwyl ac nid oedd angen llawer o ymgyswrtio.

Systemau monitro prosiectau

- 3.39 Mae systemau monitro prosiectau yn eu lle ar wahanol lefelau, gan gynnwys y Tîm Cyflawni Prosiectau, Llywodraeth Cymru a WEFO. Mae'r paragraffau canlynol yn egluro'r systemau sydd ar waith ar bob lefel.

Tîm Cyflawni'r Prosiect

- 3.40 Mae'r systemau sydd ar waith yn cynnwys:
- Cyfarfodydd cynnydd misol rhwng Arup a Llywodraeth Cymru. Cyn y cyfarfodydd hyn, mae Arup yn cyflwyno adroddiadau cynnydd sy'n amlinellu'r hyn a gyflawnwyd a'r camau i'w cymryd yn y cyfnod nesaf.
 - Dangosfyrddau misol a gynhyrchir gan Arup i grynhoi sut mae'r gweithrediad yn perfformio yn erbyn yr amcanion a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.
 - Cofrestri risg prosiect – un ar gyfer cynllun gwella'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin ac un ar gyfer gwaith gwella Croesffordd Maencoch – sydd fel arfer yn cael eu hadolygu a'u diweddarau ar gerrig milltir allweddol. Mae Arup hefyd yn darparu crynodeb o'r prif 'faterion/risgiau dylunio' a'r camau a gymerwyd i'w lliniaru.
 - 'Diwrnodau cydleoli prosiect' lle mae cydweithwyr yn Llywodraeth Cymru yn gweithio o swyddfa'r tîm dylunio unwaith yr wythnos. Pwrpas y dyddiau hyn yw sicrhau cyfathrebu ac aliniad effeithiol ar draws gwahanol dimau; fodd bynnag, nid oedd 'diwrnodau cydleoli prosiect' yn bosibl oherwydd y cyfyngiadau presennol sy'n gysylltiedig â phandemig COVID-19. Yn lle hynny, amnewidiwyd y rhain i bob pwrpas gyda chyfarfodydd rhithwir rheolaidd gan ddefnyddio Microsoft Teams.
- 3.41 Roedd ymgyswrtio Llywodraeth Cymru o'r farn bod y systemau monitro prosiectau yn effeithiol, gan eu galluogi i fonitro cynnydd y gwaith cyflawni, rheoli ac ymateb i risgiau, a sicrhau aliniad ar draws y gwahanol dimau. Fodd bynnag, roedd ymgyswrtio o'r farn y bydd angen i'r trefniadau presennol newid unwaith y bydd y

gwaith adeiladu ar y safle yn dechrau. Y prif newid sydd ei angen yw cyfarfodydd mwy rheolaidd rhwng partneriaid y prosiect, gan y bydd mwy o wybodaeth i'w hadrodd ac o bosibl mwy o risgiau o ran cyflawni i'w rheoli.

Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru

- 3.42 Mae gan Lywodraeth Cymru amrywiol systemau ar waith i fonitro cyflawniad. Yn ystod caffael, mae'n ofynnol i gontractwyr nodi cerrig milltir allweddol yn ymwneud ag adeiladu yn eu tendrau. Yna mae'r tîm cyflenwi gweithrediad yn defnyddio'r rhain i ddatblygu cynllun monitro ffurfiol i sicrhau bod cerrig milltir yn cael eu bodloni. Hefyd, mae'n ofynnol i'r contractwr amlinellu cyfres o ddangosyddion perfformiad allweddol y bydd yn adrodd ar berfformiad yn eu herbyn.
- 3.43 O ran gwariant ar brosiectau, mae gan Lywodraeth Cymru gynllun rheoli ariannol i fonitro gwariant yn fewnol. Mae'r cynllun yn cymharu rhagolygon proffil gwariant yn erbyn gwariant gwirioneddol a chaiff ei ddiweddarau'n rheolaidd gan gydweithwyr cyllid. Yn seiliedig ar broffil cyflawni wedi'i ddiweddarau (a gafodd ei ail-broffilio ym mis Medi 2020) mae Adroddiad Cynnydd diweddaraf y prosiect (Mawrth 2021) yn cadarnhau bod y gwariant ariannol yn unol â'r proffil cyflawni. Bydd cynnydd yn erbyn y gwariant a ragwelwyd yn wreiddiol yn cael ei adolygu'n fanylach yn yr Adroddiad Gwerthuso Terfynol.

WEFO

- 3.44 Mae Llywodraeth Cymru wedi penodi Swyddog Grantiau UE o fewn y Tîm Trafnidiaeth i fod yn gyfryngwr rhwng tîm y prosiect a WEFO. Mae gan WEFO broses hawliad chwarterol ar waith. Disgwylir i weithrediadau gyflwyno adroddiadau chwarterol, gan ddefnyddio templed WEFO, i grynhoi cynnydd yn erbyn cyflawni a gwariant, monitro cynnydd yn erbyn y CCT, a rhoi diweddariadau ar gynlluniau gwerthuso. Dilynir yr adroddiadau chwarterol gan gyfarfod cynnydd rhwng gyfryngwr Llywodraeth Cymru a WEFO.
- 3.45 Hyd at y pwynt hwn, nid yw'r gweithrediad wedi mynd i gostau mawr yn ystod y cam dylunio ac Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus. O ganlyniad, nid yw WEFO wedi derbyn hawliadau nac adroddiadau rheolaidd. Fodd bynnag, mae'n rhagweld y bydd hawliadau, adroddiadau a chyfarfodydd cynnydd yn dod yn fwy rheolaidd wrth i'r gweithrediad symud i'r cam adeiladu. Awgrymodd cynrychiolwyr WEFO y byddai'r gweithrediad yn elwa o gael adroddiadau mwy rheolaidd, yn enwedig mewn perthynas â monitro cynnydd yn erbyn y CCT. Disgrifir hyn yn fanylach isod.

3.46 Dywedodd tîm cyflawni'r prosiect fod prosesau rheoli a monitro prosiectau Llywodraeth Cymru wedi'u "*hymarfer yn dda*". Mae'n credu y bydd prosesau presennol ac yn y dyfodol yn cefnogi cyflawniad effeithiol ac effeithlon y gweithrediadau. Amlygwyd hyn gan y cynnydd a wnaed drwy gydol CA3, CA4 a CA5 – gan nodi bod mwyafrif yr oedi wedi bod o ganlyniad i ffactorau allanol na ellir eu rheoli (ac eithrio'r oedi o ganlyniad i gymeradwyo cynllun cynnar). Fel y nodwyd uchod, bydd y trefniadau rheoli a monitro yn newid unwaith y bydd y gweithrediad wedi caffael contractwr a'r gwaith adeiladu wedi dechrau.

Monitro CCT

3.47 Mae tystiolaeth o'r adroddiad cynnydd diweddaraf yn dangos bod gweithrediad yr A40 wedi gwneud rhywfaint o gynnydd yn erbyn cyflawni ei amcanion CCT:

- Mae'r adroddiad cynnydd yn nodi bod nifer o fanteision cymunedol wedi'u cyflawni gan Carillion cyn i'r cwmni fynd i'r wal. Roedd y rhain yn cynnwys digwyddiadau ysgol, gwelliannau i Neuadd Bentref Llanddewi, ac ymgysylltu â'r gadwyn gyflenwi leol. Mae Arup wedi parhau i gyflwyno buddion cymunedol drwy ymgysylltu ag ysgolion, hyfforddi staff, cadwyni cyflenwi lleol a phenodi'r un Swyddog Cyswllt Cyhoeddus (PLO) ar gyfer sicrhau dilyniant ac ymgysylltu â'r gymuned.
- Mae gweithrediad yr A40 wedi gwneud cynnydd yn erbyn y CCT o dan '*cefnogi pobl a busnesau i ysgogi ffyniant*', '*cefnogi pobl ifanc i wneud y gorau o'u potensial*' ac '*meithrin uchelgais ac annog dysgu am oes*'. Er enghraifft, mae tîm y prosiect wedi cyflogi nifer o brentisiaid a graddedigion a'u cefnogi drwy eu hyfforddiant a'u datblygiad. Hefyd, cefnogodd Arup Gonfensiwn Gyrfaedd Sir Gaerfyrddin a gynhaliwyd dros ddeuddydd ar ddiwedd mis Chwefror 2019 i godi ymwybyddiaeth o yrfaoedd ym maes peirianeg sifil, lle gwnaeth ymgysylltu â 409 o ddisgyblion dros y ddau ddiwrnod. Mae PLO y gweithrediad wedi parhau i ymgysylltu ag ysgolion drwy gynnal clinigau CV a sesiynau paratoi ar gyfer cyfweiliad.
- O ran ymgysylltu â'r gymuned, mae'r PLO wedi cynnal sesiynau galw heibio rheolaidd yn Neuadd Bentref Llanddewi (pan oedd rheoliadau COVID-19 yn caniatáu) i sicrhau ymgysylltu effeithiol a hygyrch drwy gydol y broses. Ymgysylltwyd yn rheolaidd hefyd â'r holl dirfeddianwyr yr effeithiwyd arnynt i drefnu mynediad ar gyfer arolygon amgylcheddol ac arolygon eraill.

- Mae'r adroddiad cynnydd yn nodi bod y gweithrediad hefyd wedi gwneud cynnydd yn erbyn amcanion CCT eraill – gan gynnwys “*adeiladu amgylcheddau gwell, hyrwyddo iechyd a lles da i bawb*” - drwy baratoi Adroddiad Datblygu Cynaliadwy (sy'n ystyried sut mae'r Cynllun arfaethedig wedi'i ddylunio a'i ddatblygu gan ystyried egwyddor datblygu cynaliadwy Llywodraeth Cymru ac yn y nodau llesiant cenedlaethol a'r amcanion llesiant lleol), a chynnal Asesiad manwl o'r Effaith ar yr Amgylchedd fel rhan o'r Datganiad Amgylcheddol. Mae mesurau lliniaru amgylcheddol hefyd wedi'u cynnwys yn y dyluniad presennol.

- 3.48 Datblygir y CCT ymhellach yn ystod y cam adeiladu unwaith y bydd contractwr wedi'i benodi.
- 3.49 Er bod gweithrediad yr A40 yn cyflawni yn erbyn llawer o'r CCT, mae tystiolaeth ymgynghori'n awgrymu nad yw'r cynnydd hwn wedi'i gyfleu'n effeithiol i WEFO. Roedd hyn yn golygu nad oedd y Tîm CCT yn WEFO yn ymwybodol o gynnydd yn erbyn CCT mewn perthynas â buddion cymunedol a chynaliadwyedd amgylcheddol. Mae hyn, yn rhannol, oherwydd tan yn ddiweddar nid oedd cyfarfodydd cynnydd ffurfiol rhwng y tîm cyflawni a WEFO yn cael eu cynnal. Mae hyn yn awgrymu, er bod y trefniadau adrodd ar gyfer cyflwyno adroddiadau cynnydd gyda phob hawliad am gyllid wedi'u hystyried yn ddigonol gan swyddog grantiau'r UE yn yr adran Trafnidiaeth, y gallai fod gwell cyfathrebu rhwng yr adran Trafnidiaeth a WEFO mewn perthynas â'r CCT.
- 3.50 Yn yr un modd, mae tystiolaeth ymgynghori yn awgrymu nad yw cynnydd yn erbyn y CCT wedi'i gyfathrebu â rhanddeiliaid cymunedol ehangach. Er enghraifft, mynegwyd rhai amheuan gan ymgynghoreion cymunedol ynglŷn â'r tebygolrwydd y byddai 'buddiannau cymunedol' yn dod i'r amlwg ar ffurf swyddi newydd a chyfleoedd hyfforddiant. Dywedodd ymgynghorai arall y gellid bod wedi gwella lefel yr ymgynghori. Er enghraifft, mae COVID-19 yn naturiol wedi gohirio cynnydd sydd wedi arwain at ymdeimlad o rwystredigaeth, felly gallai fod yn fuddiol ailgysylltu â'r gymuned a chael rhywfaint o fomentwm yn ôl i'r broses. Cadarnhaodd tîm cyflawni'r prosiect na ellid cadarnhau CCT â thrigolion lleol nes bod y contractwr adeiladu wedi'i benodi ac y gallai buddion cymunedol ddechrau cael eu gwireddu. Gan fod y broses hon bellach wedi'i chwblhau, mae dau ddigwyddiad i'r cyhoedd wedi'u trefnu ar gyfer mis Medi 2021.

Canfyddiadau gwerthusiad effaith interim

Allbynnau

3.51 Fel y nodir ym model rhesymeg A40 (gweler Ffigur D.2), disgwylir i'r cynllun gyflawni'r allbynnau canlynol:

- Allbynnau ERDF:
 - 6.1km o ffordd TEN-T wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio, gan gynnwys:
4.3km o briffordd newydd yn cynnwys ffordd WS2+1 – rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin a gwelliannau priffyrdd 1.8km rhwng cylchfan Penblewin a Chroesffordd Maencoch
 - Creu/ailadeiladu 1km o lwybr troed neu lwybr beicio
- Allbynnau prosiect:
 - Nifer y prentisiaid a gefnogir a lleoliadau profiad gwaith⁴⁴
 - Adroddiad gwerthuso
 - Amcangyfrif o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu - nid yw'r allbwn hwn wedi'i nodi yn yr achos busnes gweithredu ond mae wedi'i nodi a'i gyfrifo gan y gwerthuswyr fel allbwn gweithgaredd adeiladu⁴⁵

3.52 Mae'r allbynnau yn anad dim yn parhau'n ddilys ond gan nad yw'r cynllun wedi dechrau ei adeiladu eto, nid oes unrhyw allbynnau i adrodd arnynt.

Canlyniadau

3.53 Mae canlyniadau gweithrediad yr A40 yn dibynnu ar gwblhau'r cynllun. Gan na ddisgwylir hyn tan 2023, nid oes unrhyw ganlyniadau wedi'u gwireddu hyd yma. Mae'r canlyniadau allweddol a ragwelir ar ôl eu cwblhau yn cynnwys:

- Cynnydd gan 3-8% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A40 (gwaelodlin o 58kmya) (Dangosydd Canlyniad ERDF)

⁴⁴ Y targed gwreiddiol oedd cefnogi 23 o brentisiaid ac 8 lleoliad profiad gwaith; fodd bynnag, bydd hyn yn cael ei gadarnhau unwaith y bydd y contractwr wedi'i benodi.

⁴⁵ Amcangyfrifir yn 647 o flynyddoedd. Cyfrifir blynyddoedd cyflogaeth adeiladu gan ddefnyddio meincnod cyfernod llafur o [nodyn arfer gorau Asiantaeth Cartrefi a Chymunedau](#). Mae hyn yn seiliedig ar werthoedd 2011 y mae cyfraddau chwyddiant wedi'u cymhwyso iddynt. Sylwer, er nad yw'r swyddi'n ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, maent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu. Bydd yr amcangyfrif allbwn yn cael ei ddiweddarau yn ystod y cam gwerthuso terfynol pan fydd gwybodaeth benodol am y cynllun ar gael o gyflawni'r prosiect

- Gwell dibynadwyedd o ran amseroedd teithio
- Amseroedd teithio byrrach ar hyd y llwybr
- Gostyngiad yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau
- Llai o wahanu cymunedol
- Lleihad mewn llygredd sŵn
- Gwell ansawdd aer yn Llanddewi Felffre
- Gwell darpariaeth i gerddwyr a beicwyr

Asesu canlyniadau ehangach

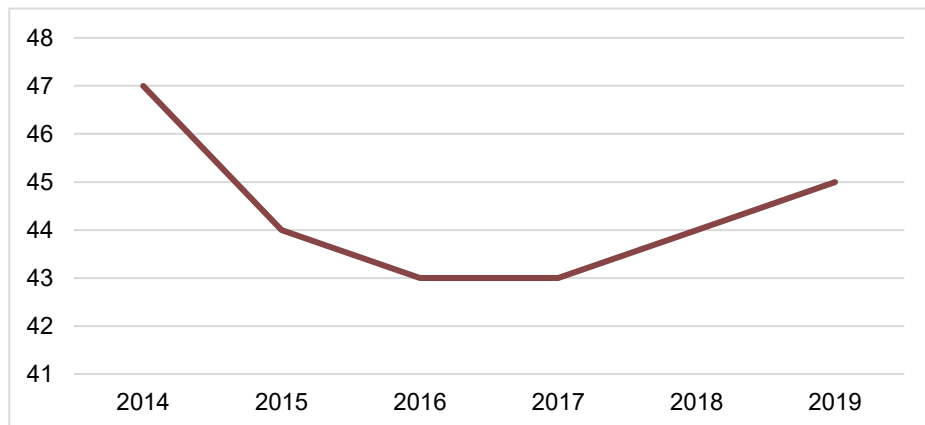
- 3.54 Rhagwelir canlyniadau ehangach amrywiol o ganlyniad i briffordd newydd yr A40, fel y nodir ym model rhesymeg yr A40 (gweler Ffigur D.2). Mae'r adran hon yn nodi safbwyntiau rhanddeiliaid ar y canlyniadau sy'n debygol o gael eu gwireddu a, lle bo'n berthnasol, mae'n cyflwyno data sylfaenol ar gyfer y canlyniadau hynny.

Gwell dibynadwyedd o ran amseroedd teithio / Amseroedd teithio byrrach ar hyd y llwybr

- 3.55 Dywedodd chwech ymgynghorai y disgwylir i'r gwelliannau i'r A40 arwain at amseroedd teithio mwy dibynadwy ac amseroedd teithio byrrach ar hyd y llwybr. Ystyriwyd bod hyn o fudd arbennig i ddefnyddwyr y tu allan i'r gymuned leol sy'n defnyddio'r llwybr bob dydd neu'r rheini sy'n teithio drwy'r ardal i gyrraedd cyrchfannau hamdden/twristiaeth neu i gael mynediad i borthladdoedd Abergwaun ac Aberdaugleddau. Nododd un ymgynghorai y gall arbedion cynyddrannol o ran amseroedd teithio gael effaith fawr ar ymwelwyr â busnesau twristiaeth a llety yn Sir Benfro. Mae hyn oherwydd y gall hyd yn oed gostyngiad cynyddraddol mewn amseroedd teithio newid canfyddiad ymwelwyr o hygyrchedd yr ardaloedd hynny mewn modd cadarnhaol - a bydd yn arwain at brofiad gwell i ymwelwyr.
- 3.56 Er bod arbedion amser teithio yn cael eu hystyried i fod o'r budd mwyaf i ddefnyddwyr sy'n teithio drwy'r ardal, dywedodd un ymgynghorai y gallai'r gwaith hefyd leihau amseroedd aros i drigolion lleol sy'n croesi'r gyffordd/cyffyrdd perthnasol a fydd yn debygol o wella amseroedd teithio'n lleol.
- 3.57 Mae arbedion amser teithio yn cael eu galluogi, yn rhannol, drwy'r cynnydd mewn cyfleoedd goddiweddyd. Bydd y dyluniad priffordd diwygiedig i ffordd gerbydau tair lôn, gyda dwy lôn i un cyfeiriad ac un i'r cyfeiriad arall, yn galluogi defnyddwyr ffyrdd i basio traffig sy'n symud yn araf a cherbydau nwyddau trwm sy'n teithio i'r

porthladdoedd yn haws ac yn fwy diogel. Disgrifiodd ymgynghoreion fod hyn yn debygol o leihau tagfeydd ar y ffordd, er bod ymgynghoreion cymunedol wedi nodi bod y budd penodol i drigolion lleol yn debygol o fod yn gyfyngedig.

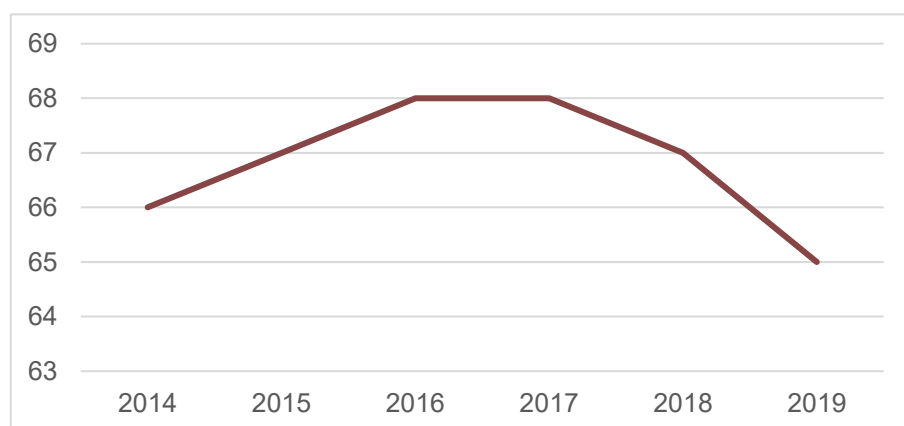
Ffigur 3.4: Cyflymder teithio cyfartalog (mya) ar yr A40 y flwyddyn: Hwlfordd (A40/A4076) i Sanclêr (A40/A477)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

- 3.58 Mae dadansoddiad o ddata priffyrdd INRIX⁴⁶, o Hwlfordd i Sanclêr, yn dangos bod y cyflymder teithio cyfartalog (milltiroedd yr awr [mya]) ar yr A40 wedi gostwng ychydig o 47 yn 2014, i 45 yn 2019, er gwaethaf cynnydd bach o flwyddyn i flwyddyn o gymharu â 2017 i 2019. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddararu a'i ddadansoddi fel rhan o'r gwerthusiad terfynol o weithrediad yr A40 i asesu i ba raddau y cyflawnir Dangosydd Canlyniad ERDF o gynnydd gan 3% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A40.

Ffigur 3.2: Amser teithio cyfartalog (munudau) ar yr A40 y flwyddyn: Hwlfordd (A40/A4076) i Sanclêr (A40/A477)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

⁴⁶ [Asiantaeth Priffyrdd y DU – data INRIX](#)

- 3.59 Mae data priffyrdd INRIX hefyd wedi'i ddadansoddi i ddeall yr amser teithio cyfartalog, mewn munudau, ar yr A40, o Hwlfordd i Sanclêr, ac unrhyw newidiadau dros amser.
- 3.60 Yn gyson â'r gostyngiad mewn cyflymder cyfartalog, mae hyn yn dangos bod yr amser teithio cyfartalog wedi cynyddu ychydig, o 66 munud yn 2014 i 68 munud yn 2017. Fodd bynnag, yn gyffredinol, mae wedi gostwng ychydig (o un funud) o 2014 i 2019. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddarau a'i ddadansoddi fel rhan o werthusiad terfynol gweithrediad yr A40 i asesu unrhyw newidiadau mewn amseroedd teithio.

Gostyngiad yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau

- 3.61 O safbwynt cymunedol, mae prif fanteision y briffordd newydd yn ymwneud â diogelwch. Yn benodol, cyfeiriwyd at gyffordd Bethesda (sy'n arwain i'r A40 ac ar draws i Arberth) gan ddau ymgynghorai a ddisgrifiodd y gyffordd fel un broblemus a pheryglus, oherwydd bod llawer o draffig yn dod o'r ddau gyfeiriad ar gyflymder mawr.

"Mae'r gyffordd yn hunllef. Rydyn ni wedi cael llawer o ddamweiniau yno ac mae llawer o drigolion yn edrych ymlaen at y rhyddhad o allu mynd allan o'r gyffordd honno yn fwy diogel a chyflym".

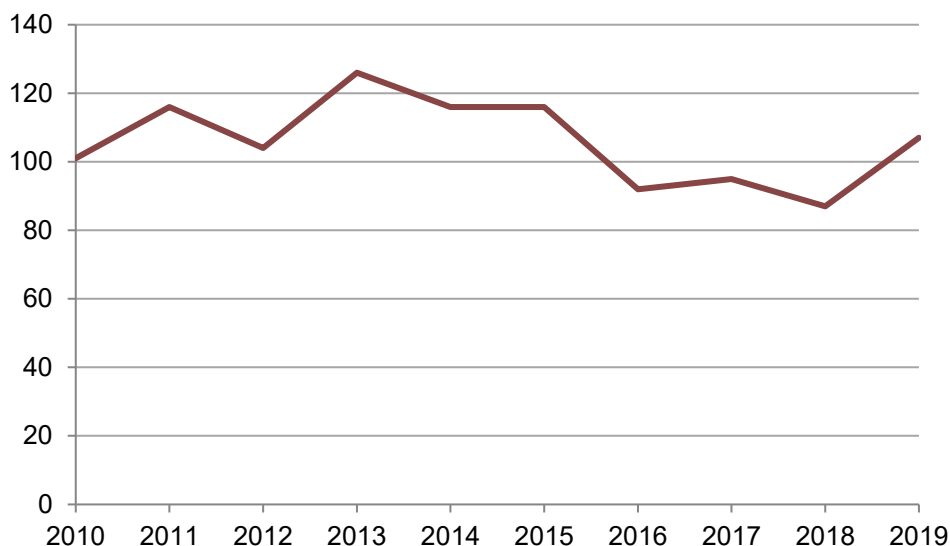
Cynrychiolydd cymunedol

"I drigolion lleol sy'n canfod eu hunain yn sownd yng nghanol y ffordd yn aros i droi, gall fod yn brofiad brawychus iawn. Gall fod amseroedd aros hir hefyd pan fydd traffig twristiaid a nwyddau yn drwm."

Cynrychiolydd cymunedol

- 3.62 Hefyd, oherwydd swm a chyflymder y traffig sy'n mynd drwy'r pentrefi lleol, dywedodd un ymgynghorai cymunedol fod pryderon diogelwch sylweddol ynglŷn â threfn bresennol y ffyrdd sy'n atal teithio llesol o amgylch y pentref. Disgwylir i gynllun y ffordd newydd leddfu rhai o'r pryderon diogelwch a thrwy hynny wella athreiddedd yr ardal leol a galluogi mwy o deithio llesol.
- 3.63 Mae dadansoddiad o ddata damweiniau ar draws y rhan ehangach o'r A40 a ddyfynnwyd yn astudiaeth WeITAG (Hwlfordd A4075 i Sanclêr A477) yn dangos bod 106 o ddamweiniau y flwyddyn ar gyfartaledd rhwng 2010 a 2019 (gweler Ffigur 3.6). Dros y cyfnod hwn, gwelwyd y nifer uchaf o ddamweiniau yn 2013 (126). Ers hynny, mae nifer y damweiniau y flwyddyn wedi gostwng yn raddol (i 87 yn 2018), ac eithrio 2019 pan gynyddodd nifer y damweiniau i 107.

Ffigur 3.3: Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A40

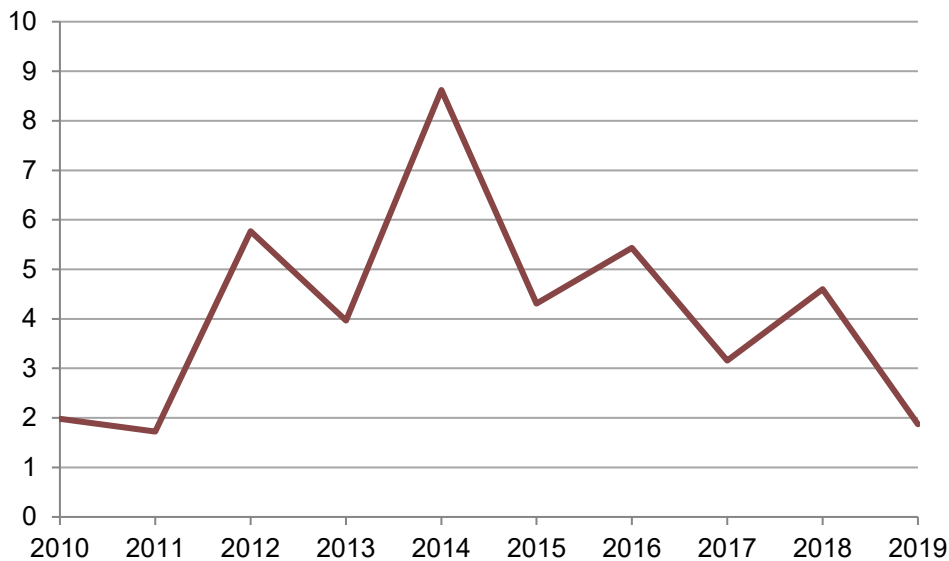


Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata lefel Damweiniau, StatsCymru

- 3.64 Mae Ffigur 3.4 yn dangos nifer cyfartalog y marwolaethau fesul 100 o ddamweiniau ar yr A40 rhwng 2010 a 2019. Dros y cyfnod hwn, cyfartaledd nifer y marwolaethau fesul 100 damwain oedd pedwar. Gwelwyd y nifer uchaf o farwolaethau fesul 100 damwain yn 2014 pan fu naw marwolaeth. Ers hynny, mae nifer y marwolaethau fesul 100 o ddamweiniau wedi gostwng i ddau yn 2019.
- 3.65 Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddararu a'i ddadansoddi fel rhan o werthusiad terfynol gweithrediad yr A40 i asesu i ba raddau y gwelwyd unrhyw newidiadau yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau⁴⁷, gan gynnwys dadansoddi data sy'n ymwneud yn benodol â gweithrediad gwella'r A40. Rhaid nodi y gall fod ffactorau eraill yn dylanwadu ar nifer y damweiniau felly bydd priodoli i gynllun gwella'r A40 yn anodd.

⁴⁷ Noder bod asesiad Dadansoddiad Cost a Budd a gynhaliwyd fel rhan o'r gweithrediad Cynllun busnes yn rhagweld arbediad o 41 o ddamweiniau anafiadau personol gan arwain at 51 yn llai o anafusion dros y cyfnod gwerthuso 60 mlynedd

Ffigur 3.4: Nifer cyfartalog y marwolaethau fesul 100 o ddamweiniau a gofnodwyd ar yr A40



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata lefel Damweiniau, StatsCymru

Gwell darpariaeth i gerddwyr a beicwyr

- 3.66 Mae llwybr cyfuniad o ddefnyddwyr (cerddwyr, beicwyr a marchogion) newydd wedi'i gynllunio ar hyd ffin ddeheuol yr A40 i ddarparu cyswllt teithio llesol rhwng Llanddewi Felffre a'r A40 i Benblewin sydd wedi colli statws cefnffordd - mae hwn hefyd yn cysylltu ag adran Croesffordd Maencoch. Dywedodd ymgynghoreion y bydd y gweithrediad yn creu cyfleoedd ar gyfer mwy o lwybrau beicio yn lleol a fydd yn galluogi mwy o deithio llesol. Yn ogystal, oherwydd gostyngiad mewn llif traffig, ystyriwyd y byddai ffyrdd lleol yn fwy diogel i feicwyr a cherddwyr, gan hyrwyddo'r opsiynau teithio llesol.

“Mae'n ormod o risg defnyddio'r palmentydd hyn gyda chadair wthio neu sgwter symudedd ar hyn o bryd”.

Cynrychiolydd cymunedol

Gwell ansawdd aer

- 3.67 Mae ansawdd aer hefyd yn bryder i drigolion lleol sy'n byw'n agos at briffordd bresennol yr A40. Dywedodd un ymgynghorai, drwy leihau maint y traffig a nifer y cerbydau nwyddau trwm sy'n teithio drwy ganol Llanddewi Felffre, y gallai'r gweithrediad gael effaith hynod gadarnhaol ar wella ansawdd yr aer yn lleol.

- 3.68 Bydd hyn yn cael ei archwilio'n ansoddol fel rhan o'r gwerthusiad terfynol gan nad yw data ansawdd aer yn cael ei gasglu yn yr ardal o amgylch y cynllun ffordd. Sylwer bod ansawdd aer yn cael ei fonitro yn Arberth, fodd bynnag, mae'r safle monitro wedi'i leoli i'r de o'r A40, mewn ardal wledig yn agos at y B4314. Mae hyn yn rhoi rhai cyfyngiadau gyda'r data a bydd yn ei gwneud yn anodd priodoli unrhyw wahaniaethau i gynllun gwella'r A40.

Lleihad mewn llygredd sŵn

- 3.69 Teimlwyd y gallai'r gostyngiad a ragwelwyd mewn swm y traffig a nifer y cerbydau nwyddau trwm sy'n defnyddio priffordd bresennol yr A40 fod â goblygiadau cadarnhaol posibl ar gyfer llygredd sŵn lleol. Disgrifiwyd llygredd sŵn fel pryder mawr i drigolion lleol. Credwyd bod newidiadau i wyneb y ffyrdd, yn arbennig, yn lleihau lefelau sŵn cyffredinol.

"Mae hyn yn cael effaith fawr ar fywydau beunyddiol pobl, felly gallai'r cynllun wella'r agwedd hon yn sylweddol".

Cynrychiolydd cymunedol

- 3.70 Fodd bynnag, mynegwyd pryderon hefyd ynglŷn â lleoliad y briffordd newydd a'r cynnydd cysylltiedig mewn lefelau sŵn i drigolion lleol. Er enghraifft, dywedodd un ymgynghorai fod y ffordd newydd yn *"rhy agos i ran wledig Arberth"* gan arwain at ragor o draffig a llygredd sŵn mewn ardal a oedd gynt yn dawel. Fodd bynnag, bydd y materion hyn wedi'u hystyried fel rhan o'r broses ymgynghori.
- 3.71 Bydd y materion hyn yn cael eu harchwilio ymhellach fel rhan o'r gwerthusiad terfynol gan ddefnyddio asesiad ansoddol o farn preswylwyr/rhanddeiliaid.

Llai o wahanu cymunedol

- 3.72 Disgrifiodd un ymgynghorai'r manteision a ragwelwyd sy'n gysylltiedig â llai o achosion o wahanu cymunedau. Roedd y buddion yn cynnwys aduno'r gymuned, ailgysylltu amwynderau lleol, ac o ganlyniad gwella ansawdd bywyd i drigolion lleol. Gellir dadlau y bydd llawer o hyn yn cael ei gyflawni o ganlyniad i'r llif traffig llai trwy ganol pentref Llanddewi Felfre (oherwydd priffordd newydd yr A40).
- 3.73 Fodd bynnag, mynegwyd pryderon gan ymgynghoreion cymunedol eraill ynglŷn ag i ba raddau y bydd y math o draffig yn lleihau drwy ganol y pentref, gan y disgwylir y bydd angen dal mynediad lleol i fusnesau ar lawer o gerbydau nwyddau trwm; er enghraifft, i gael mynediad i'r chwarel, y llaethdy a'r ffatri fwyd leol.

- 3.74 Bydd y materion hyn yn cael eu harchwilio ymhellach fel rhan o'r gwerthusiad terfynol gan ddefnyddio asesiad ansoddol o farn preswylwyr/rhanddeiliaid.

4. Gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion

Rhesymeg ar gyfer gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn

- 4.1 Cafodd gwelliannau i'r A55 eu cydnabod gyntaf yn *Gyrru Cymru Ymlaen*, a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Gymreig ym 1998.⁴⁸ Roedd hyn yn cydnabod bod angen uwchraddiad llawn i ddod â'r rhan o'r A55 i fyny i safonau (modern) gweddill y ffordd. Nid yw'r ffordd bresennol rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion wedi'i haddasu ers y 1960au ac nid yw'n cydymffurfio â safonau priffyrdd cyfredol. Mae materion priffyrdd yn cynnwys: nid oes gan y darn strivedi caled 1m o led ar ymylon y ffordd ac nid yw'r aliniad fertigol yn cydymffurfio â'r safonau cyfredol
- mae'r aliniad llorweddol yn donnog sy'n lleihau llinellau gweld yn sylweddol
 - nid oes gan gyffyrdd a mynedfeydd i'r ffyrdd presennol unrhyw lonydd cyflymu neu arafu ac mae'n anodd eu gweld wrth ddod atynt
 - mae wyth bwlch yn y llain ganol a nifer o fynedfeydd preifat ac i gaeau yn ymuno â'r lôn gerbydau, a ddefnyddir yn aml gan gerbydau araf, sy'n amharu ar lif rhydd a diogel traffig trwodd ar yr A55
 - mae'r wyth bwlch yn y llain ganol yn caniatáu i gerbydau yrru drwodd a newid cyfeiriad teithio gan alluogi cerbydau i wneud symudiadau troi i'r dde ar draws llwybr cerbydau sy'n dod tuag atynt; nid oes unrhyw gyfyngiadau ar hyn o bryd i wahardd symudiadau traffig o'r fath
 - nid oes llwybr troed ar hyd y ffordd bresennol, sy'n gwneud ei defnydd gan ddefnyddwyr di-fodur yn arbennig o beryglus
- 4.2 Yn ogystal, ers 2009, mae'r rhan hon o'r A55 wedi cael nifer o achosion o lifogydd yn dilyn glaw trwm, sydd wedi achosi tarfu mawr. Mae'r digwyddiadau hyn wedi arwain, yn gynyddol aml, at gau'r rhan hon o'r A55 yn rhannol neu'n gyfan gwbl.
- 4.3 Fel prif lwybr arfordirol a phrif wythïen economaidd Gogledd Cymru, mae gweithrediad effeithiol a chadernid priffordd yr A55 o bwysigrwydd strategol i'r ardal. Bydd gwelliannau i seilwaith y briffordd yn gwella amseroedd teithio a chysylltedd rhanbarthol i fusnesau a thrigolion Gogledd-orllewin Cymru gan gyflawni amcanion economaidd.

⁴⁸ [Gyrru Cymru Ymlaen: Adolygiad strategol o raglen cefnffyrdd Cymru](#)

Disgrifiad o'r cynllun

- 4.4 Mae'r gweithrediad wedi'i leoli yng Ngogledd Cymru, rhwng Conwy a Bangor, fel y dangosir yn Ffigur 4.1. Bydd y gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion yng Ngwynedd yn lledu darn 2.2km o gefnffordd ddeuol i safonau ffordd ddeuol fodern, ac yn cau'r bylchau presennol yn y llain ganol a'r mynedfeydd preifat ac i gaeau sy'n ymuno â'r A55. Yn ogystal, mae'r gweithrediad yn cynnwys:
- ailadeiladu neu greu 2km o lwybr troed neu feiciau
 - creu trac mynediad amaethyddol
 - darparu llwybr troed rhwng bythynnod Tan yr Allt a Llain y Ffwlbart i wella mynediad cerddwyr i'r gwasanaeth bws lleol
 - ymestyn y tanffyrdd gwartheg presennol ar ffermydd Tai'r Meibion a'r Wig
 - gweithredu system ddraenio well ar yr A55.
- 4.5 Cyfanswm cost y gweithrediad yw £20.78 miliwn, sy'n cynnwys £13.81 miliwn o gyllid ERDF a £6.96 miliwn o arian cyfatebol Llywodraeth Cymru.
- 4.6 Noder bod costau safonedig sy'n gysylltiedig â phrosiectau gwella ffyrdd nad ydynt yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Daw'r costau hyn gan Lywodraeth Cymru ac maent yn ychwanegol at gyfanswm costau prosiect WEFO a restrir uchod⁴⁹.
- 4.7 Mae rhagor o wybodaeth am y gweithrediad, gan gynnwys yr allbynnau a'r canlyniadau allweddol, wedi'i nodi yn y model rhesymeg gweithredu yn Atodiad D.

⁴⁹ [A55: Gwelliannau Abergwyngregyn i Dai'r Meibion \(trosolwg\)](#)

Ffigur 4.1: Map o welliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion



Ffynhonnell: Cynhyrchwyd gan SQW 2019. Trwydded 100030994. Mae'n cynnwys data OS © Hawlfraint y Goron [a hawl cronfa ddata] 2020.

Nodau ac amcanion

4.8 Wedi'i ariannu gan Raglen Weithredu ERDF 2014-2020, o dan Amcan Penodol 4.1, nod y gweithrediad yw mynd i'r afael â materion ymyloldeb a gwella buddsoddiad preifat mewn ardaloedd lleol drwy wella gweithrediad y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Dangosydd Canlyniad ERDF yw cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A55 (o gyfartaledd gwaelodlin o 86kmya). Y Dangosyddion Allbwn ERDF yw:

- Cyfanswm hyd ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T): 2.2km
- Llwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ailadeiladu: 2km

4.9 Mae amcanion y gweithrediad, a gymerwyd o 'Gwelliannau A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion: Datganiad Amgylcheddol' Llywodraeth Cymru fel a ganlyn:

- gwella safonau priffordd bwysig o safbwynt strategol er mwyn sicrhau ei bod yn gyswllt effeithlon yn y dyfodol rhwng cymunedau a hybiau economaidd
- lleihau problemau llifogydd er mwyn sicrhau cysylltiad parhaus i dtrafnidiaeth a gallu gwrthsefyll effeithiau newid hinsawdd

- gwella cysylltiadau i gerddwyr a beicwyr er mwyn darparu ffyrdd eraill, iachach o deithio
- gwella bioamrywiaeth a chysylltedd yn y dyfodol
- ystyried nodau datblygu cynaliadwy wrth ddylunio, adeiladu a gweithredu'r Cynllun.

Themâu trawsbynciol

- 4.10 Mae'r rheoliadau sy'n llywodraethu Rhaglenni Datblygu Ewropeaidd yn nodi bod yn rhaid i bob gweithrediad a ariennir drwy'r Cronfeydd Strwythurol a Buddsoddi Ewropeaidd integreiddio themâu trawsbynciol (CCT). Mae dyluniad a chyflwyniad gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn wedi mynd i'r afael â'r CCT yn y modd canlynol:

Tabl 4.1: A55 Cyfraniad A55 Abergwyngregyn A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)

Themâu Trawsbynciol	Gweithredu y cytunwyd arno	Gweithredu hyd yma
Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol	Ymgynghori â grwpiau mynediad lleol, sefydliadau Trydydd Sector a grwpiau cymunedol lleol.	Mae'r cynllun wedi, a bydd yn parhau i fod yn destun ymgynghoriad helaeth gyda rhanddeiliaid lleol, sydd, o ystyried natur wledig y lleoliad, yn ffermwyr/tirfeddianwyr yn bennaf. Mae'n hanfodol bod perthnasoedd llwyddiannus yn cael eu sefydlu a'u cynnal gyda phob trydydd parti sydd â diddordeb, trwy Gyswllt Cyhoeddus effeithiol. Bydd y broses hon yn cael ei hwyluso'n bennaf gan Swyddog Cyswllt Cyhoeddus y prosiect, Cydlynnydd Amgylcheddol yn ogystal â Chyfarwyddwr y Prosiect a Pheiriannydd y Prosiect.
Cyfle Cyfartal, Prif Ffrydio Rhyw	laith / Hygyrchedd Mae angen i'r gweithrediad hefyd ymgorffori ystyriaethau i'r Gymraeg. Er enghraifft, sicrhau bod yr holl ddeunyddiau, gwefannau a chyhoeddusrwydd a anelir at y cyhoedd ar gael mewn fformatau hygyrch a dwyieithog.	Bydd y gweithrediad yn ystyried y Gymraeg ac yn sicrhau nad yw'r Gymraeg yn cael ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg, yn enwedig o ran gwybodaeth i'r cyhoedd a thrigolion am y cynllun a'r arwyddion.
	Cymalau Cymdeithasol / Cynlluniau Budd i'r Gymuned Lle bynnag y bo modd, mae gweithio gyda chontractwyr i ymgorffori cymal cymdeithasol/cynllun budd i'r	Bydd y cynllun yn cael ei gyflawni yn unol ag arfer gorau a nodir yng nghanllaw Llywodraeth Cymru, Budd i'r Gymuned: Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru. Fel rhan o'i hymdrechion i fynd i'r afael â themâu budd i'r gymuned, mae Llywodraeth Cymru yn mynnu bod y

gymuned, sy'n cynnig rhyw fath o ail-fuddsoddi yn y gymuned trwy brofiad gwaith/lleoliadau ar gyfer hyfforddeion a chyfleoedd cyflogaeth, yn buddsoddi'n ôl yn y gymuned leol, er enghraifft noddi timau pêl-droed lleol neu dalu i ail-addurno'r ganolfan gymunedol ac ati.

Contractwr yn nodi ac yn cofnodi'r holl fuddion sy'n gysylltiedig â'r gymuned drwy gydol CA3, 4, a 6. Mae'r Offeryn Mesur Budd i'r Gymuned (CBMT) yn daenlen Excel sy'n casglu'r ystod lawn o ganlyniadau Budd i'r Gymuned, nid dim ond yr agweddau hynny y mae gwerth ariannol iddynt, ac i ddarparu ffordd gyson o fesur amcanion Budd i'r Gymuned. Gweler y cynllun adran ynglŷn â darparu a monitro CCT.

Bydd yn ofynnol i'r Contractwr gwblhau Adroddiad Budd i'r Gymuned o fewn 6 mis i gwblhau'r prosiect adeiladu. Cytunir ar union gwmpas yr adroddiad gyda Llywodraeth Cymru ond bydd yn cofnodi manylion yr holl weithgareddau Budd i'r Gymuned a gyflawnwyd drwy'r cynllun, gan gynnwys Recriwtio a Hyfforddiant wedi'u Targedu fel y manylir isod.

Bydd yn ofynnol i'r Contractwr ganiatáu darpariaeth ar gyfer cyflogi newydd-ddyfodiaid dan hyfforddiant sydd â phrentisiaeth, hyfforddai neu gontract cyflogaeth gyda'r Contractwr neu is-gontractwr ac sy'n cymryd rhan mewn rhaglen hyfforddiant sy'n dderbyniol gan y Rheolwr Prosiect.

Anogir y Contractwr hefyd i ddarparu cyfleoedd hyfforddi ac achredu i bersonél presennol.

Cefnogi / ymgorffori opsiynau sy'n annog ffyrdd iachach o fyw megis cerdded a beicio

Trwy ddarparu llwybrau cerdded a beicio diogel bydd y cynlluniau yn annog teithio llesol a ffyrdd iachach o fyw.

Ffynhonnell: Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion, WEFO (Gorffennaf 2020)

Amserlenni a chynnydd cyflawni hyd yma

Cynnydd hyd yma

- 4.11 Cymeradwywyd gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn ar gyfer cyllid gwerth £13.81 miliwn ym mis Rhagfyr 2016 a dechreuodd y gwaith ar y cynllun ym mis Ionawr 2017; roedd y gweithrediad i fod i gael ei gwblhau yn wreiddiol ym mis Rhagfyr 2021. Penodwyd Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy (YGC) yn Asiant y Cyflogwr ar gyfer y cynllun, ac mae'r contract adeiladu wedi'i ddyfarnu i Gontractwyr Alun Griffiths.⁵⁰
- 4.12 Mae'r tasgau allweddol canlynol wedi'u cyflawni hyd yma:
- Camau Allweddol 1 a 2, Dylunio ac Ymchwiliad Rhagarweiniol:
 - cynhaliwyd gwaith cwmpasu a dylunio ochr yn ochr ag ymgynghoriad cyhoeddus.
 - Camau Allweddol 3 i 5, y llwybr a ffefrir, cyhoeddi Gorchmynion drafft a'r broses statudol, a chynigion tendro:
 - Gan fod y cynllun yn welliant 'ar y llinell', nid oes ganddo 'opsiynau llwybr' amgen. Fodd bynnag, ystyriwyd tri dewis arall, gan gynnwys opsiwn 'gwneud y lleiaf posibl'. Yr opsiwn a ffefrir ac a ddewiswyd yw uwchraddio'r ffordd i'r un safon â'r gefnffordd gyfagos, cau'r holl fylchau yn y llain ganol ac aros cyn belled â phosibl o fewn y tir a gymerir ar hyn o bryd.⁵¹
 - Cyhoeddwyd y Gorchmynion drafft ym mis Awst 2017 ac fe'u gwnaed yn barhaol wedyn, gan nad oedd unrhyw wrthwynebiadau. Penderfynodd y prosiect ddefnyddio contract gwaith galluogi (cyn y prif gontract adeiladu) oherwydd y cyfyngiadau amser ar waith amgylcheddol. Cwblhawyd y gwaith galluogi rhwng diwedd 2018 a gwanwyn 2019 ac roedd yn cynnwys gwaith amgylcheddol yn ogystal ag adeiladu rhai mynedfeydd newydd i ffermydd.
 - Cam 6, Adeiladu
 - Mae'r cynllun erbyn hyn yng Ngham Allweddol 6. Ar ddiwedd mis Chwefror 2020, roedd Llywodraeth Cymru i fod i benodi Alun Griffiths fel y contractwr dylunio ac adeiladu, gyda'r gwaith adeiladu i fod i ddechrau ddiwedd mis

⁵⁰ Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru a Llywodraeth Cymru (2020) Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion

⁵¹ Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru a Llywodraeth Cymru (2020) Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion

Mawrth / dechrau mis Ebrill 2020. Fodd bynnag, oherwydd y tarfu a achoswyd gan y pandemig COVID-19, bu oedi mewn dyfarnu'r contract; yn rhannol, oherwydd nad oedd y contractwr yn gallu cychwyn ar weithgareddau adeiladu o ganlyniad i'r cyfyngiadau cysylltiedig â COVID-19 (gan gynnwys cyfnod clo). Yn dilyn trafodaethau gyda'r contractwr, trefnodd tîm y prosiect i'r contractwr symud ymlaen ag elfennau eraill o'r rhaglen nad oeddent yn golygu bod ar y safle, megis y gwaith dylunio. Dechreuodd y contract (a'r gwaith oddi ar y safle) wedi hynny ym mis Mehefin 2020 a dechreuodd y gwaith adeiladu ar y safle ym mis Medi 2020. Mae'r gwaith adeiladu wedi bod yn mynd rhagddo ers hynny ac ar y trywydd iawn i'w gwblhau erbyn haf (Mehefin) 2022.

Amserlenni

- 4.13 Mae'r amserlen wreiddiol⁵² ar gyfer y gweithrediad wedi'i nodi yn Nhabl 4.2, yn erbyn yr amserlen wirioneddol neu'r amserlen ddiwygiedig ar gyfer y gweithrediad. Mae hyn yn dangos bod y gwaith o gyflawni'r gweithrediad wedi symud ymlaen fel y cynlluniwyd, tan wanwyn 2020.

Tabl 4.2: Amserlen wreiddiol a ddiwygiedig ar gyfer gweithrediad A55 Abergwyngregyn

	Amserlen wreiddiol	Amserlen ddiwygiedig amcangyfrifedig
Cyhoeddi Gorchmynion drafft	Hydref 2016	Hydref 2016
Dechrau contract gwaith paratoi	Diwedd 2018	Diwedd 2018
Cwblhau contract gwaith paratoi	Gwanwyn 2019	Gwanwyn 2019
Dechrau'r prif waith adeiladu	Gwanwyn 2020	Hydref 2020
Cwblhau rhan newydd o'r gefnffordd	Hydref 2021	Haf 2022

Ffynhonnell: [A55: Gwelliannau Abergwyngregyn Dai'r Meibion | GOV.WALES](#) ac ymgynghoriadau gyda thîm y prosiect

- 4.14 Roedd y gwaith adeiladu wedi'i raglennu i ddechrau ddiwedd mis Mawrth/dechrau mis Ebrill 2020. Fodd bynnag, fel yr amlinellwyd uchod, nid oedd y contractwr yn gallu darparu digon o adnoddau i alluogi'r gwaith adeiladu i ddechrau fel y cynlluniwyd oherwydd cyfyngiadau COVID-19.
- 4.15 Penderfynodd y tîm rheoli craidd ohirio'r gwaith adeiladu tan fis Medi 2020 ac, yn y cyfamser, symud ymlaen â'r dyluniad manwl ym mis Mehefin 2020, a'r arolygon

⁵² [A55: Gwelliannau Abergwyngregyn Dai'r Meibion | GOV.WALES](#)

amgylcheddol, topograffig a daear. Teimlwyd y byddai hyn yn cydbwysu lleihau risgiau yn ogystal â chadw momentwm a chynnydd gyda dyluniad y cynllun. Disgwylir i'r gwaith adeiladu gael ei gwblhau flwyddyn yn ddiweddarach na'r disgwyl, yn haf 2022.

Canfyddiadau Gwerthuso Proses

Rheoli prosiect

- 4.16 Mae'r model rheoli a chyflawni cyffredinol yr un fath ar gyfer pob un o'r tri chynllun. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediadau drwy gaffael contractwr sector preifat sy'n gyfrifol am adeiladu. Ceir rhagor o fanylion am y trefniadau yn Atodiad C.
- 4.17 Roedd eglurder ar draws y Tîm Cyflawni Prosiectau ynglŷn â threfniadau rheoli prosiect, rolau a chyfrifoldebau ar gyfer gweithrediad yr A55. Mae'r trefniadau penodol fel a ganlyn:
- Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am oruchwylio'r cynllun
 - Cynrychiolir Llywodraeth Cymru gan Asiant y Cyflogwr penodedig, Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy (YGC) sy'n sicrhau bod y gwaith yn cael ei wneud yn unol â'r fanyleb a'r contract.
 - mae'r gwaith dylunio ac adeiladu manwl yn cael ei wneud gan Contractwyr Alun Griffiths ac Atkins
 - ar y safle adeiladu, mae rheolwr prosiect y contractwr yn gyfrifol am reoli gweithrediadau'r contractwr ac mae goruchwyliwr o Asiant y Cyflogwr yn cynrychioli Llywodraeth Cymru
 - cynhelir cyfarfodydd cynnydd misol, lle trafodir cynnydd y prosiect a chodir materion allweddol
 - mae cofrestr risg yn cael ei hadolygu'n rheolaidd ac adroddir arni yn y cyfarfodydd hyn
 - mae cyfarfodydd cyllid chwarterol yn eu lle a thrafodir diweddariadau masnachol ochr yn ochr ag unrhyw faterion neu risgiau a allai arwain at gynnydd mewn costau.
- 4.18 Disgrifiwyd y trefniadau rheoli prosiect fel rhai effeithiol a'u bod yn gweithio'n dda. Roedd hyn am ddau brif reswm:

- mae'r rheolwyr prosiect a'r goruchwyliwr ar y cynllun yn brofiadol ac yn wybodus, sydd wedi golygu bod y gwaith adeiladu wedi mynd rhagddo'n dda ac wedi rhedeg yn esmwyth hyd yn hyn ac ni fynegwyd unrhyw broblemau o bwys
- mae tîm Asiant y Cyflogwr yn lleol ac mae ganddo berthynas dda gyda'r prif randdeiliaid (ee, cynghorau lleol ac asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru) yn ogystal â'r sefydliadau statudol (ee, BT OpenReach, Nwy Prydain, Dŵr Cymru) – mae gwybodaeth am gysylltiadau allweddol a sut mae'r sefydliadau hyn yn gweithredu wedi bod yn arbennig o fuddiol pan fo materion wedi codi ar y safle sy'n gofyn am ddull neu ddatrysiad ar y cyd.

4.19 Mae'r trefniadau rheoli prosiect cryf wedi golygu, er bod oedi wedi bod i'r gwaith adeiladu oherwydd COVID-19, bu'r tîm yn cydweithio â Llywodraeth Cymru i hyrwyddo agweddau eraill ar gyflawni, megis y gwaith dylunio manwl, nad yw'n golygu gwaith ar y safle. Felly, nid yw'r oedi yn y gwaith adeiladu wedi effeithio ar y dyddiad cwblhau cyffredinol oherwydd bod y gwaith dylunio cychwynnol wedi'i ddwyn ymlaen.

4.20 Ni awgrymwyd unrhyw welliannau gan ymgynghoreion i'r prosesau rheoli prosiect ar hyn o bryd.

Cyfathrebu ac ymgysylltu

4.21 Ar y cyfan, roedd adborth gan ymgynghoreion lleol yn gadarnhaol ynglŷn â'r lefel o gyfathrebu ac ymgysylltu ar y gweithrediad. Mae hyn yn bennaf oherwydd penodiad Swyddog Cysylltiadau Cyhoeddus (PLO). Mae'r PLO wedi ymgysylltu â chynghorau cymuned a rhanddeiliaid lleol eraill i roi gwybod iddynt am gynnydd y cynllun a hwyluso buddion cymunedol.

4.22 Fodd bynnag, dywedodd rhanddeiliaid ehangach mewn rhai o'r cynghorau lleol (e.e. y rheini ym maes datblygu economaidd a thwristiaeth) mai prin oedd eu gwybodaeth fanwl am y cynllun ac y byddent yn elwa gan ragor o wybodaeth. Yn benodol, byddai'n ddefnyddiol rhannu trosolwg o'r gweithgareddau allweddol a'r amserlenni wedi'u diweddarau yn gyhoeddus fel bod rhanddeiliaid yn gallu deall cynnydd yn well a phryd y bydd gweithgareddau adeiladu'n cael eu cynnal.

Systemau monitro prosiectau

4.23 Mae systemau monitro prosiectau yn eu lle ar lefelau amrywiol, gan gynnwys y Tîm Cyflawni Prosiectau, Llywodraeth Cymru a WEFO.

Tîm cyflawni'r prosiect

4.24 Roedd ymgynghoreion yn Llywodraeth Cymru o'r farn bod y systemau monitro rhaglenni'n gweithio'n dda ac mae'r holl raglenni gwaith hyd yma wedi'u cyflwyno'n brydlon ac wedi'u derbyn. Mae'r systemau sydd ar waith wedi galluogi'r tîm i fonitro cynnydd y ddarpariaeth, rheoli ac ymateb i risgiau, a sicrhau aliniad ar draws y gwahanol dimau. Yn seiliedig ar broffil cyflawni wedi'i ddiweddarau (a gafodd ei ailbroffilio ym mis Medi 2020), mae Adroddiad Cynnydd diweddaraf y prosiect (Mawrth 2021) yn cadarnhau bod y gwariant ariannol yn unol â'r proffil cyflawni. Bydd cynnydd yn erbyn y gwariant a ragwelwyd yn wreiddiol yn cael ei adolygu'n fanylach yn yr Adroddiad Gwerthuso Terfynol. Mae'r systemau monitro sydd ar waith yn cynnwys:

- Gan fod y cynllun hwn yn cael ei adeiladu ar hyn o bryd, mae gwaith monitro cyflawniad yn erbyn cerrig milltir allweddol yn cael ei wneud ar y safle drwy Asiant y Cyflogwr.
- Mae'r contractwr yn darparu rhaglen fisol sy'n nodi ei weithgareddau am y mis a'r gwaith sydd i'w wneud i gwblhau'r gwaith adeiladu, fel rhan o'i contract, a chaiff hon ei hadolygu a'i diwygio'n fisol. Gwneir hyn mewn ymgynghoriad ag Asiant y Cyflogwr sy'n adolygu'r rhaglen. Defnyddir y rhaglen fisol i ddangos sut mae'r cynllun yn dod yn ei flaen.
- Cynhyrchir adroddiad cynnydd misol ynglŷn â gweithgareddau a chyflawniadau'r gweithrediad, sy'n cael ei lywio gan y data a gesglir ar y safle. Er enghraifft, mae'r data hwn yn cynnwys gweithgareddau cynnydd allweddol, taflenni amser a nifer yr oriau a weithir bob mis.
- Mae'r cynllun yn cynnal cyfarfodydd cynnydd misol rhwng Llywodraeth Cymru, y contractwr ac Asiant y Cyflogwr.
- Mae cofrestr risg prosiect yn cael ei hadolygu a'i diweddarau'n rheolaidd. Adroddir arni yn yr adroddiadau cynnydd misol a'i thrafod yn y cyfarfodydd cynnydd misol.
- O ran rheolaeth ariannol, bob mis mae'r contractwr yn cofnodi gweithgareddau a chynnydd ac yna'n gwneud cais am daliad yn seiliedig ar y gweithgaredd a gyflawnwyd yn ystod y cyfnod hwnnw. Mae hyn yn cael ei wirio a'i adolygu gan Asiant y Cyflogwr.

Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru a WEFO

4.25 Mae gan Lywodraeth Cymru wahanol systemau ar waith i fonitro cyflawniad:

- Hysbysir Llywodraeth Cymru am gynnydd drwy adroddiadau a chyfarfodydd cynnydd misol. Mae'r adroddiad cynnydd misol yn cynnwys adrannau ar

ddiweddariadau o ran cynnydd, proffil yn erbyn gwariant, y blaengynllun, CCT, monitro a gwerthuso, cyhoeddusrwydd, caffael a risgiau. Caiff y cynnydd ei fonitro gan Asiant y Cyflogwr ar y safle ac adroddir yn ôl i Llywodraeth Cymru.

- 4.26 Mae trefniadau monitro ffurfiol rhwng WEFO a Llywodraeth Cymru wedi bod yn gyfyngedig hyd yma. Mae Llywodraeth Cymru wedi trafod trefniadau monitro gyda thîm WEFO ac yn bwriadu trefnu cyfarfod rhwng y contractwr, WEFO a Llywodraeth Cymru i drafod hyn ymhellach. Yn y cyfarfod byddant yn trafod yr hyn yr oedd cynnig gwreiddiol y contractwr yn ei nodi o ran y CCT, yr hyn sydd wedi'i gyflawni hyd yma a'r hyn y mae'n ei gyflawni ar hyn o bryd. Yn y dyfodol, gobeithir cael adroddiad misol a chyfarfodydd bob chwarter ynglŷn â hyn.
- 4.27 Ar y cyfan, dywedodd Llywodraeth Cymru fod y prosesau monitro yn gweithio'n dda: mae'r holl raglenni wedi'u cyflwyno'n brydlon ac wedi'u derbyn; mae'r system sydd ar waith yn rhoi cyfle i Asiant y Cyflogwr fyfyrto'n feirniadol ac adolygu rhaglen y contractwr; a bod Llywodraeth Cymru yn derbyn swm priodol o wybodaeth am y gweithrediad – gan wybod bod gwybodaeth fanylach ar gael ar y safle os bydd angen, e.e. Llywodraeth Cymru yn derbyn crynodeb o nifer yr oriau a weithir bob mis, yn hytrach na'r taflenni amser unigol, sy'n cael eu gwirio gan Asiant y Cyflogwr.

Themâu Trawsbynciol

- 4.28 Hyd yma, nid yw'r prosiect wedi adrodd yn ffurfiol yn erbyn yr amcanion CCT, fel y nodir yn adran 2, i WEFO. Fodd bynnag, fel y nodir uchod, mae'r Peiriannydd Prosiect a'r Cyfarwyddwr Prosiect yn cysylltu â thîm WEFO i roi'r trefniadau perthnasol ar waith. Darperir gwybodaeth am y cynnydd a wnaed yn erbyn y CCT yn gyffredinol yn Adroddiad Cynnydd chwarterol y gweithrediad. Mae hyn yn dangos bod cynnydd da yn cael ei wneud ar draws yr holl CCT, yn enwedig ers i waith adeiladu ddechrau ar y safle:

- *Datblygu cynaliadwy:*

- Mae cynaliadwyedd yn amcan allweddol i'r contractwr, yn arbennig i leihau gwastraff ac ailddefnyddio deunyddiau cymaint â phosibl ar y safle. Mae'r holl ddeunydd sy'n cael ei gloddio yn cael ei sgrinio a chaiff unrhyw ddeunydd addas ei storio ar y safle, e.e. pridd uchaf. Mae unrhyw ddeunydd arall sy'n cael ei gloddio yn cael ei raddio a'i adolygu am ei addasrwydd i'w ailddefnyddio.
- O fewn y safle, mae unrhyw wastraff yn cael ei drin gan contractwr gwaredu gwastraff sy'n gwahanu'r gwastraff.

- O ran bioamrywiaeth, mae'r gwaith clirio wedi ei wneud o fewn y ffenestr briodol ac mae unrhyw blannu wedi ei gadw ar wahân i'r cytundeb prif waith fel y gellir ei drin gan contractwr profiadol addas.
- Mae egwyddorion dylunio cynaliadwy wedi'u defnyddio ar gyfer rhai agweddau o'r safle e.e. croesfannau nant newydd o dan yr A55. Mae'r dylunwyr a'r contractwyr wedi bod yn gweithio gyda Chyfoeth Naturiol Cymru i wneud yn siŵr bod y gwaith hwn yn cael ei wneud mewn ffordd gynaliadwy. Mae hyn wedi'i nodi yn y Datganiad Amgylcheddol.
- *Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol*
 - Ers dyfarnu'r contract, mae Alun Griffiths wedi bod â PLO yn ei swydd sydd wedi bod yn gyfrifol am gyswllt rhwng tîm y prosiect a rhanddeiliaid. Mae hyn yn cynnwys busnesau, trigolion, defnyddwyr ffyrdd a thirfeddianwyr lleol. Mae hyn wedi mynd i'r afael â'r CCT gan fod y PLO wedi sicrhau bod yr holl rhanddeiliaid yn ymwybodol o'r gweithrediad, ei gynnydd a'i amserlenni a bod pobl leol yn cael cyfle i gyfrannu barn ac awgrymu mentrau cymunedol y gellid eu cefnogi. Mae rhai enghreifftiau o fentrau cymunedol yn cynnwys cefnogi timau chwaraeon lleol, rhannu arbenigedd gyda chynghorau cymuned lleol, rhoi gliniaduron i ysgolion uwchradd lleol, a lleoliadau profiad gwaith a hyfforddiant ar y safle.
 - Oherwydd COVID-19, nid oedd y contractwr yn gallu cynnal digwyddiad arddangos cyhoeddus ar ôl derbyn y contract. Fodd bynnag, penderfynodd yn lle hynny i greu cylchlythyr i gyflwyno ei hun a nodi dyddiadau allweddol y cynllun. Mae'r PLO wedi bod yn gweithio gyda chynghorau cymuned i ddosbarthu'r cylchlythyrau i drigolion lleol. Mae hefyd wedi cyflogi cwmni postio i anfon cylchlythyr prosiect mwy diweddar i bob eiddo rhwng Cyffordd 11 a C13 ar yr A55.
 - Mae Alun Griffiths wedi sefydlu gwefan gymunedol sydd â dyddiadau allweddol a bwletinau prosiect i hysbysu'r gymuned leol am weithgareddau a chynnydd. Gall pobl gofrestru eu diddordeb i dderbyn diweddariadau am y cynllun.
- *Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhyw*
 - O ran hyrwyddo'r Gymraeg, polisi Llywodraeth Cymru yw cyhoeddi popeth yn ddwyieithog ac mae hyn wedi bod yn wir ym mhob deunydd a gynhyrchwyd ac mewn digwyddiadau ymgysylltu â'r cyhoedd. Mae gan y contractwr ac Asiant y Cyflogwr siaradwyr Cymraeg yn eu timau. Mae Alun Griffiths yn contractwr o

Gymru ac yn cyflogi'n lleol. Mae bron i 75% o'r gweithlu ar y safle yn siarad Cymraeg ac maent i gyd yn byw yn lleol.

- Mae'r contractwr wedi creu Pwyllgor Achosion Da sy'n cynnwys aelodau o'r tîm ar y safle sy'n cyfarfod i benderfynu pa fentrau y dylai'r cynllun eu cefnogi. Mae'r pwyllgor yn cynnwys Rheolwr y prosiect, y PLO, Peiriannydd Safle, dau Weithiwr a Syrfëwr Meintiau dan Hyfforddiant. Mae'n gymysgedd o oedranau a rolau. Mae'r pwyllgor yn trafod yr achosion a'r mentrau a gynigir gan y gymuned leol ac yn dewis pa rai i'w cefnogi. Teimlai un ymgynghorai fod hyn yn gweithio'n dda iawn ac mae'n sicrhau bod y cynllun yn cefnogi ystod o fentrau a gefnogir gan drawstoriad o'r tîm ar y safle. Mae rhai enghreifftiau o fentrau a gefnogwyd hyd yma yn cynnwys cit chwaraeon ar gyfer tîm pêl-droed merched dan 8 oed lleol, rhannu arbenigedd gyda chyingor cymuned lleol sydd eisiau maes parcio ychwanegol ger cyrchfan ymwelwyr Rhaeadr Fawr, gliniaduron dros ben a roddwyd i ysgolion uwchradd lleol, cyngor i gyngor cymuned lleol ynglŷn â chost gwaith i wella ardal amwynder, a lleoliadau profiad gwaith a hyfforddiant ar y safle.
- Mae adborth o'r ymgynghoriadau cymunedol yn awgrymu, tra bod rhai trigolion yn cydnabod manteision y cynllun ac y bydd yn rhoi newidiadau cadarnhaol i seilwaith ffyrdd lleol, mae llawer yn pryderu am yr aflonyddwch a achosir gan y gwaith adeiladu sy'n cael ei wneud a'r anghyfleustra y bydd hyn yn ei achosi. Mae'r pryderon hyn yn aml yn golygu bod cymunedau lleol yn ei chael hi'n anodd gwerthfawrogi'r manteision hirdymor neu leol a fydd yn cael eu cyflawni.
- O ran Teithio Llesol, mae dolen Teithio Llesol newydd ar hyd y llwybr. Mae tîm cyflawni'r prosiect am annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio mwy cynaliadwy. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori â Cycling UK, Sustrans a'r cynghorau lleol i ofyn sut y gallant wella Teithio Llesol a chael pobl i ddefnyddio opsiynau trafnidiaeth mwy cynaliadwy. Dywedir bod hyn wedi gweithio'n dda.

Canfyddiadau Gwerthusiad Effaith Interim

Allbynnau

4.29 Disgwylir i'r cynllun gyflawni'r allbynnau canlynol:

- Allbynnau ERDF:
 - 2.2km o ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T) (dangosydd ERDF)

- Creu neu ail-greu 2km o lwybr troed neu feiciau (dangosydd ERDF)
- Allbynnau prosiect:
 - Creu trac mynediad amaethyddol
 - Troedffordd (2m o led) rhwng bythynnod Tan yr Allt a Llain y Ffwlbart i wella mynediad cerddwyr i'r gwasanaeth bws lleol
 - Ymestyn y tanffyrdd gwartheg presennol ar ffermydd Tai'r Meibion a'r Wig
 - Gwell system ddraenio ar yr A55
 - Darparu 135 diwrnod o hyfforddiant person a phedwar lle ar raglen Prentisiaeth+
 - Amcangyfrif o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu – nid yw'r allbwn hwn wedi'i nodi yn yr achos busnes gweithredu ond mae wedi'i nodi a'i gyfrifo gan y gwerthuswr fel allbwn gweithgaredd adeiladu⁵³.

4.30 Ar adeg yr ymgynghoriadau roedd y trac amaethyddol wedi ei gwblhau, a'r ffordd sirol newydd sy'n rhedeg yn gyfochrog â'r rhan yma o'r A55 90% yn gyflawn. Bydd y ffordd sirol yn darparu mynedfa amgen i'r caeau a'r eiddo i'r gogledd o'r A55, gan y bydd y gyffordd bresennol yn cael ei chau fel rhan o'r gwelliannau priffyrdd. Y cam nesaf yw dechrau'r gwaith ar briffordd yr A55, a dechreuodd hyn ym mis Mai 2021.

Canlyniadau

4.31 Mae'r canlyniadau gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion yn ddibynnol ar gwblhau'r cynllun. Gan na ddisgwylir hyn tan 2022, nid oes unrhyw ddeilliannau wedi'u gwireddu hyd yma. Mae'r canlyniadau allweddol ar ôl eu cwblhau yn cynnwys:

- Cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A55 (cyfartaledd gwaelodlin o 86kmya) (Dangosydd Canlyniad ERDF)
- Gwelliannau mewn dibynadwyedd amser teithio (e.e. drwy fynd i'r afael â thagfeydd mewn mannau cul)
- Gwell gwytnwch rhwydwaith
- Gwell diogelwch trwy ddileu'r angen i gerbydau fferm ymuno â'r traffig sy'n llifo'n gyflym.

⁵³ Amcangyfrifir yn 241 o flynyddoedd. Cyfrifir blynyddoedd cyflogaeth adeiladu gan ddefnyddio meincnod cyfennod llafur o [nodyn arfer gorau Asiantaeth Cartrefi a Chymunedau](#). Mae hyn yn seiliedig ar werthoedd 2011 y mae cyfraddau chwyddiant wedi'u cymhwyso iddynt. Sylwer, er nad yw'r swyddi'n ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, maent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu. Bydd yr amcangyfrif allbwn yn cael ei ddiweddarau yn ystod y cam gwerthuso terfynol pan fydd gwybodaeth benodol am y cynllun ar gael o gyflawni'r prosiect. O 31 Mai i 2 Gorffennaf 2021, gweithiodd 115 o gyflogeion ar y safle, gan gynnwys cyflogeion uniongyrchol, llafur yn nig, isgontractwyr ac eraill..

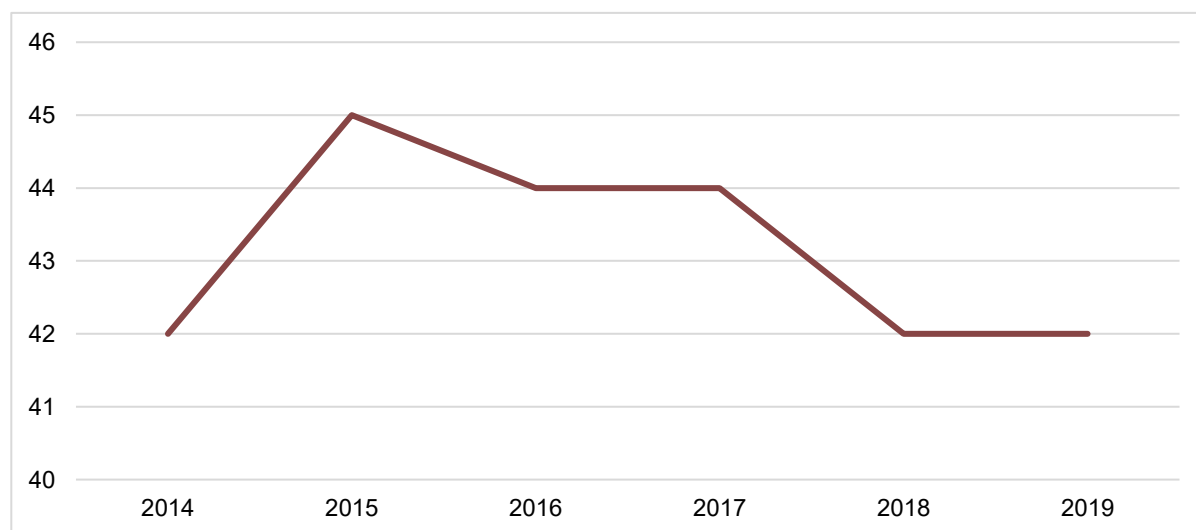
Asesiad o ganlyniadau ehangach

- 4.32 Rhagwelir canlyniadau ehangach amrywiol o ganlyniad i'r cynllun A55 Abergwyngregyn, fel y nodir yn y model rhesymeg (gweler Ffigur D.3). Mae'r adran hon yn nodi safbwyntiau rhanddeiliaid ar y canlyniadau sy'n debygol o gael eu gwireddu.

Gwelliannau o ran dibynadwyedd amser teithio

- 4.33 Y canlyniad mwyaf cyffredin a ragwelwyd o'r gwelliannau i'r A55 a nodwyd gan ymgynghoreion oedd gwelliannau i amseroedd teithio a dibynadwyedd teithiau. Er bod barn gymysg ar faint yr arbedion amser teithio, dywedodd un ymgynghorai awdurdod lleol y byddant yn “*enfawr*” ac eraill yn disgrifio “*lleihad bach mewn amser teithio*”. Gallai hyn amlygu bod rhywfaint o le ar gyfer gwell cyfathrebu wrth egluro manteision y cynllun.
- 4.34 Disgrifiodd un ymgynghorai ei bod yn ymddangos mai'r prif resymeg, o safbwynt y gymuned, yw cynyddu cyflymder traffig ar hyd yr A55. Ystyriwyd bod ffocws mwy strategol i hyn yn hytrach na bod o fudd uniongyrchol i'r gymuned leol. O ganlyniad, roedd rhai pobl leol yn pryderu am lefel y tarfu y byddent yn ei brofi oherwydd y gwaith adeiladu er budd y rhwydwaith ffyrdd ehangach. Fodd bynnag, rhagwelwyd manteision lleol gan ymgynghoreion eraill, megis gwella'r amseroedd aros ar gyfer mynediad i'r A55 o gyffyrdd penodol.

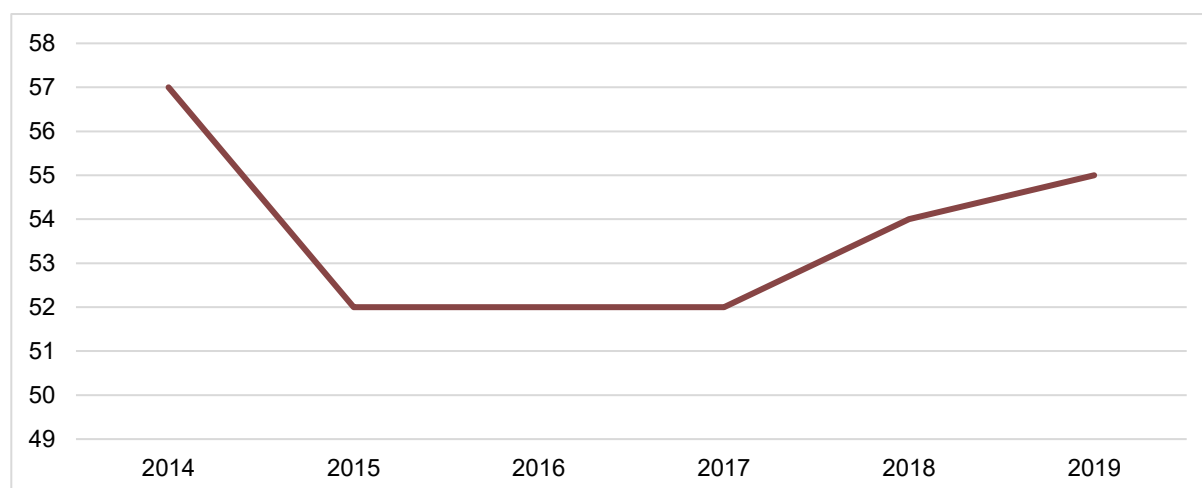
Ffigur 4.2: Amser teithio ar gyfartaledd ar yr A55 y flwyddyn (munudau): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

- 4.35 Mae data priffyrdd INRIX⁵⁴, o Dal-y-bont i Gonwy, wedi'i ddadansoddi i ddeall newidiadau yn yr amser teithio cyfartalog (munudau) ar yr A55 ac unrhyw newidiadau dros amser.
- 4.36 Mae hyn yn dangos bod yr amser teithio cyfartalog wedi aros yn gymharol sefydlog rhwng 2014 a 2019, ar gyfartaledd o 42 munud yn y ddwy flynedd. Fodd bynnag, gwelwyd cynnydd mewn cyflymder teithio cyfartalog yn 2015 i 45 munud (+3 munud), a oedd wedyn yn gostwng flwyddyn ar ôl blwyddyn i gyfartaledd o 42 munud yn 2018. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddarau a'i ddadansoddi fel rhan o'r gwerthusiad terfynol o weithrediad yr A55 i asesu unrhyw newidiadau mewn amseroedd teithio.

Ffigur 4.3: Cyflymder teithio cyfartalog ar yr A55 y flwyddyn (mya): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

- 4.37 Mae dadansoddiad o ddata INRIX yn dangos bod y cyflymder teithio cyfartalog (mya) y flwyddyn ar yr A55 wedi gostwng ychydig o 57 yn 2014, i 55 yn 2019, er gwaethaf cynnydd bach o flwyddyn i flwyddyn o 2017 i 2019. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddarau a'i ddadansoddi fel rhan o werthusiad terfynol gweithrediad yr A55 i asesu i ba raddau y cyflawnir Dangosydd Canlyniad ERDF: Cynnydd gan 5-10% yn y cyflymder cyfartalog ar hyd yr A55.

Gwell gwytnwch rhwydwaith

- 4.38 Disgwylir i wytnwch y rhwydwaith wella'n sylweddol o ganlyniad i'r gwelliannau i'r priffyrdd. Ar hyn o bryd, profir nifer o heriau ar y ffyrdd oherwydd llifogydd a materion diogelwch, sydd yn aml yn arwain at gau ffyrdd. Disgrifiodd un

⁵⁴ [Asiantaeth Priffyrdd y DU – data INRIX](#)

ymgynghorai fod hyn yn cael effaith sylweddol ar fusnesau a gwasanaethau brys oherwydd diffyg llwybrau hyfyw eraill. Disgrifiwyd y canlyniad hwn ganddynt fel prif fantais y gwelliannau priffyrdd.

Gwell darpariaeth a phrofiad gwell i gerddwyr a beicwyr

- 4.39 Nid yw'r rhan o lôn gerbydau yr A55 sy'n cael ei huwchraddio yn addas ar gyfer defnyddwyr ffyrdd di-fodur ac mae'n achosi perygl posibl i'r grŵp hwn. Disgwylir i'r gweithrediad wella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr gyda ffordd newydd ar wahân sy'n rhedeg gerllaw'r lôn gerbydau tua'r dwyrain rhwng Cyfnewidfa Tal-y-bont a Chyfnnewidfa Abergwyngregyn.
- 4.40 Nododd dau ymgynghorai fod y llwybr teithio llesol yn un o fanteision allweddol y cynllun - er y daw hyn yn ddiweddarach. Eglurodd un ymgynghorai cymunedol fod hyn yn gadarnhaol iawn i'r pentref lleol ac ailadroddodd gefnogaeth y Cyngor Tref i'r llwybr. Nod y ddarpariaeth cerdded a beicio yw annog ffyrdd iachach o fyw ac athreiddedd yr ardal leol⁵⁵.

Gwell amseroedd teithio a dibynadwyedd siwrneiau gwell ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus

- 4.41 O ganlyniad i'r gwelliannau priffyrdd, disgwylir y bydd amseroedd teithio a dibynadwyedd teithiau hefyd yn gwella ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, sef bysiau sy'n gweithredu ar y llwybr. Gallai'r arbedion amser teithio wneud hyn yn fwy deniadol. Er nad oedd llawer o fanylion i'w cael am y cynlluniau ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus ar yr A55, dywedodd ymgynghoreion fod mwy o gyfle i hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus ac i edrych ar danwydd amgen (e.e. bysiau trydan) i gefnogi amcanion amgylcheddol ehangach.

Gwella bioamrywiaeth drwy ailblannu perthi a choed yn ogystal â gwella mynediad o dan y lôn gerbydau

- 4.42 Nododd dau ymgynghorai y disgwylir manteision amgylcheddol drwy'r gweithrediad, megis hyrwyddo bioamrywiaeth. Fodd bynnag, mae angen gwaith pellach gyda'r gymuned i gefnogi hyn. Er enghraifft, mae potensial i gynnwys mannau gwyrdd ychwanegol mewn ardaloedd penodol ar hyd y briffordd.

⁵⁵ Llywodraeth Cymru (2020) Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion

5. Casgliad ac argymhellion

- 5.1 Mae'r adran hon yn rhoi crynodeb o ganfyddiadau'r gwerthusiad interim a'r casgliadau allweddol, fesul gweithrediad. Yn seiliedig ar hyn, cyflwynir nifer o argymhellion ar gyfer y gweithrediadau wrth symud ymlaen.

Asesiad o gydweddiad strategol parhaus

- 5.2 Yn ystod y misoedd diwethaf mae'r cyd-destun polisi yng Nghymru wedi newid yn eithaf radical, gan gynnwys creu portffolio newydd y Gweinidog Newid Hinsawdd, sy'n dod â nifer o bortffolios ynghyd gan gynnwys trafndiaeth (Mai 2021). Mae hyn yn cyd-fynd â'r gyfres o amcanion newid yn yr hinsawdd a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu a phwyslais cryf Llywodraeth Cymru ar ddatgarboneiddio fel thema sy'n rhedeg drwy'r holl weithgarwch. Yn y cyd-destun hwnnw, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd y byddai prosiectau adeiladu ffyrdd newydd yn cael eu rhewi, tra bod adolygiad o gynlluniau priffyrdd ledled Cymru yn cael ei gynnal (Mehefin 2021).
- 5.3 Mae'r Gweinidog wedi cadarnhau na fydd gwelliannau i'r A55 Abergwyngregyn a'r A40 yn cael eu cynnwys yn yr Adolygiad Ffyrdd. Fodd bynnag, ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, mae'r Ymchwiliad Cyhoeddus ar gyfer Cyffyrdd yr A55 wedi'i ohirio nes bydd hysbysiad pellach fel y gall y cynllun fod yn rhan o Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru. Nid yw'n glir eto a fydd y gweithrediad yn mynd yn ei flaen fel y cynlluniwyd ac mae wedi'i dynnu'n ôl o gyllid ERDF.
- 5.4 Mae adolygiad o bolisiâu a strategaethau lleol a chenedlaethol yn cadarnhau bod gweithrediadau gwella'r A55 Abergwyngregyn a'r A40 yn parhau i alinio ag amcanion Llywodraeth Cymru i wella cysylltedd rhanbarthol a'r seilwaith trafndiaeth presennol trwy fuddsoddiad i gefnogi datblygiad economaidd a llesiant gwell. Er y bu newid gweladwy, yn genedlaethol ac yn lleol, mewn blaenoriaethau o ran nodau a thargedau carbon isel ac amgylcheddol, dywedodd ymgynghoreion strategol o Lywodraeth Cymru fod y gweithrediadau'n parhau i fod yn berthnasol gan eu bod yn cefnogi'r nodau hyn. Yn benodol, mae gan y gweithrediadau amrywiaeth o uchelgeisiau i wella ansawdd aer, diogelu bioamrywiaeth a hyrwyddo teithio llesol ar hyd y llwybrau. Fodd bynnag, mae cyflawni yn erbyn yr amcanion ehangach hyn yn debygol o fod yn ystyriaeth bwysicach fyth yn y cyd-destun strategol newydd.
- 5.5 Nid yw'n glir eto sut y bydd rhai o'r amodau economaidd ehangach, megis Brexit a'r pandemig COVID-19, yn effeithio ar berthnasedd parhaus y gweithrediadau. Yn

benodol, mae nifer o oblygiadau posibl a allai arwain at lai o ddefnydd o'r cynlluniau ffyrdd; megis:

- llai o gwmnïau'n defnyddio rhwydwaith TEN-T i gludo nwyddau o dir mawr Ewrop i lwerddon o ganlyniad i Brexit (a'r gofynion gweinyddol ychwanegol)
- oherwydd COVID-19, bydd mwy o bobl yn gweithio gartref am gyfnod amhenodol a llai o bobl yn teithio yn ôl ac ymlaen i weithleoedd – safbwynt sy'n cael ei annog gan Lywodraeth Cymru.

5.6 Gallai hyn gael effaith ar y rhesymeg gwreiddiol ar gyfer y cynlluniau a'r canlyniadau a ragwelir. Dylai'r sefyllfa fod yn gliriach erbyn amser y Gwerthusiad Terfynol.

Trosolwg o'r canfyddiadau – gwelliannau i'r A40

Crynodeb o gynnydd gweithrediad

5.7 Ers cyhoeddi'r llwybr a ffeirir ar gyfer cynllun gwella'r A40 yn 2010, mae'r gweithrediad wedi profi oedi sylweddol sydd wedi golygu bod dyddiad cwblhau'r gweithrediad wedi'i symud yn ôl i fis Mawrth 2023. Yn ystod camau cynnar datblygu'r prosiect, nid oedd amserlenni cyffredinol ar gyfer y gweithrediad yn glir a oedd yn golygu bod llithriad bob amser yn bosibilrwydd. Mae hyn oherwydd bod WEFO wedi cymeradwyo'r cynllun yn gynnar o ganlyniad i bwysau ariannu cysylltiedig â Brexit. Ers hynny, mae'r gweithrediad wedi profi oedi dilynol o ganlyniad i gwmni Carillion yn mynd i'r wal yn 2018 (saith mis o oedi) a'r oedi wrth gyhoeddi argymhelliad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth a'r Arolygydd yn 2020/21 (chwe mis o oedi).

5.8 Er gwaethaf yr oedi, mae'r Adroddiad Cynnydd diweddaraf (Mawrth 2021) yn nodi bod gwariant y prosiect yn unol â'r proffil cyflawni.

Asesu trefniadau rheoli a monitro prosiect

5.9 Ymddengys bod y trefniadau rheoli prosiect yn gadarn ac wedi'u profi'n dda. Ceir eglurder ar draws tîm cyflawni'r prosiect ar rolau a chyfrifoldebau ac mae'r trefniadau'n gweithredu'n effeithiol.

5.10 Dywedir bod y trefniadau monitro ar lefel cyflawni prosiect yn gweithio'n dda, gan alluogi'r tîm i olrhain a monitro cynnydd yn effeithiol. Fodd bynnag, mae adroddiadau monitro i WEFO wedi bod yn gyfyngedig hyd yn hyn, o ran cynnydd cyflawni a chynnydd yn erbyn CCT. Mae hyn oherwydd nad yw'r gwaith adeiladu wedi dechrau eto.

- 5.11 Disgrifiwyd cyfathrebu ac ymgysylltu parthed y gweithrediad yn gadarnhaol gan fwyafrif yr ymgylgoreion. Fodd bynnag, prin oedd y wybodaeth leol am y cynnydd diweddaraf ar y gweithrediad a'r buddion cymunedol ehangach (CCT) a fydd yn cael eu darparu.

Cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau

- 5.12 Oherwydd yr oedi a brofwyd, mae'r gweithrediad yn dal i fod yn ei gamau cynnar ac nid yw'r gwaith adeiladu wedi dechrau eto. Felly, nid oes unrhyw allbynnau na chanlyniadau wedi'u gwireddu hyd yma – gan gynnwys Dangosyddion Allbwn ERDF a Dangosydd Canlyniad.
- 5.13 Nodwyd gwahanol ganlyniadau a ragwelwyd yn yr ymgynghoriadau. Fodd bynnag, yn ôl y disgwyl, roedd yn anodd i randdeiliaid wneud sylwadau ar yr hyn a fydd yn cael ei gyflawni. Byddai'r gwerthusiad terfynol yn elwa ar fwy o safbwyntiau busnes er mwyn deall yn well rhai o fanteision economaidd ehangach y gweithrediad.

Trosolwg o'r canfyddiadau – A55 Abergwyngregyn

Crynodeb o gynnydd gweithrediad

- 5.14 Ers i weithrediad A55 Abergwyngregyn gael ei gymeradwyo ar gyfer cyllid yn 2016, mae wedi symud ymlaen i raddau helaeth fel y disgwyliwyd yn erbyn yr amserlen wreiddiol. Fodd bynnag, ym mis Mawrth/Ebrill 2020, bu oedi o tua chwe mis yn y cam adeiladu, oherwydd problemau capasiti o ganlyniad i COVID-19. Llwyddodd y tîm cyflawni i symud ymlaen â'r gwaith dylunio manwl yn y cyfamser. Mae'r oedi wedi golygu bod dyddiad cwblhau'r gweithrediad wedi'i symud yn ôl chwe mis, i haf (Mehefin) 2022.

Asesu trefniadau rheoli a monitro prosiect

- 5.15 Ymddengys fod y trefniadau rheoli prosiect yn effeithiol ac yn gweithio'n dda. Mae hyn oherwydd gwybodaeth a phrofiad tîm cyflawni'r prosiect a'r trefniadau partneriaeth gyda rhanddeiliaid lleol.
- 5.16 Mae'r systemau monitro ar lefel cyflawni prosiectau yn gadarn, a darperir digon o wybodaeth i Lywodraeth Cymru i alluogi rheolaeth a throsolwg effeithiol. Mae adroddiadau monitro i WEFO wedi bod yn gyfyngedig hyd yma, o ran cynnydd cyflawni a chynnydd yn erbyn CCT. Mae trafodaethau pellach ar y gweill i sicrhau bod trefniadau addas yn eu lle.
- 5.17 Ar y cyfan, roedd adborth gan ymgylgoreion lleol yn gadarnhaol o ran lefel y cyfathrebu a'r ymgysylltu ar y gweithrediad, yn enwedig mewn perthynas â rôl y

PLO. Fodd bynnag, gwybodaeth gyfyngedig oedd gan rai rhanddeiliaid ehangach (yn enwedig mewn awdurdodau lleol) am y gweithrediad a byddent yn elwa gan ragor o wybodaeth am y gweithgareddau allweddol a'r amserlenni wedi'u diweddarau.

Cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau

- 5.18 Mae cynnydd wedi ei wneud tuag at ddau o allbynnau'r gweithrediad: y trac amaethyddol wedi'i gwblhau a'r ffordd sirol 90% yn gyflawn. Bydd gwaith priffordd yr A55 yn dechrau yn ystod cam nesaf y gwaith adeiladu; roedd hwn i fod i ddechrau yn gynnar ym mis Mai 2021.
- 5.19 Nodwyd gwahanol ganlyniadau a ragwelwyd yn yr ymgynghoriadau. Fodd bynnag, yn ôl y disgwyl, roedd yn anodd i randdeiliaid wneud sylwadau ar yr hyn a fydd yn cael ei gyflawni gan y gweithrediad – er bod y rhan fwyaf o ymgynghoreion yn rhagweld arbedion mewn amseroedd teithio. Disgwylir mewnwelediadau manylach gan randdeiliaid ar ôl cwblhau'r gweithrediad.

Casgliadau ac argymhellion allweddol

- 5.20 Mae cynnydd cymysg o ran cyflawni prosiectau ar draws y ddau weithrediad, oherwydd amrywiol faterion sy'n berthnasol i bob un o'r cynlluniau. Er bod llawer o'r materion yn anrhagweladwy ac y tu allan i reolaeth tîm y prosiect, mae rhai materion wedi cymryd mwy o amser na'r disgwyl i'w datrys a gellid bod wedi eu hystyried yn well yn yr amserlenni cyffredinol. O ystyried bod y gweithrediadau'n cael eu cyflawni'n gyfochrog i raddau helaeth, efallai y bydd cyfleoedd i'r timau prosiect fyfyrion feirniadol ar y materion a rhannu'r hyn a ddysgwyd ar draws y timau gweithredu.
- 5.21 Er ei bod yn ymddangos bod monitro prosiectau yn effeithiol ar lefel cyflawni prosiectau, mae goruchwyliaeth strategol o'r gweithrediadau, cyn gwariant gweithredu nodedig, yn llai clir, yn enwedig gan WEFO. Dangosir hyn yn y trefniadau monitro presennol. Yn ogystal, mae'r Adroddiadau Cynnydd diweddaraf yn cadarnhau bod gwariant ariannol yn unol â'r proffil cyflawni; mae hyn yn seiliedig ar gyllideb wedi'i hail-broffilio a luniwyd ac y cytunwyd arni gyda WEFO ym mis Medi 2020, ac felly nid yw'n ystyried goblygiadau oedi mewn prosiectau. Bydd cynnydd yn erbyn y gwariant a ragwelwyd yn wreiddiol ar gyfer y gweithrediadau yn cael ei adolygu'n fanylach yn yr Adroddiad Gwerthuso Terfynol.

- 5.22 Mae cyfathrebu ac ymgysylltu ar draws y tri gweithrediad wedi bod yn gadarnhaol ar y cyfan, yn enwedig gyda rhanddeiliaid lleol a chynghorau cymuned. Cynorthwywyd hyn drwy swydd y PLO. Fodd bynnag, byddai cyfathrebu diweddariadau gweithrediadau yn ychwanegol neu'n amlach o fudd, yn enwedig i randdeiliaid ehangach, megis awdurdodau lleol, yn yr ardal gyfagos.

Argymhellion

- 5.30 Yn seiliedig ar ganfyddiadau'r Gwerthusiad Interim, awgrymir pedwar argymhelliad ar gyfer y gweithrediadau yn y dyfodol:
- Awgrymir, yn unol â threfniadau adrodd WEFO, bod adroddiadau cynnydd chwarterol yn cael eu darparu i WEFO ar gyfer pob un o'r gweithrediadau wrth symud ymlaen, waeth beth fo gwariant ariannol y cynllun. Dylai hyn gynnwys diweddariadau ar gynnydd y gweithrediad a chynnydd yn erbyn y CCT, fel y nodir yng nghynlluniau busnes y gweithrediadau. Bydd hyn yn rhoi trosolwg cliriach o gynnydd yn gynharach yn y broses o gyflawni prosiectau.
 - Lle cafwyd problemau ac oedi sylweddol wrth gyflwyno gweithrediadau, argymhellir bod timau'n cynnal adolygiadau mewnol i nodi dysgu allweddol (ar adeg briodol) a bod y dysgu hwn yn cael ei rannu ar draws y timau cyflawni gweithrediadau. Dylai hyn fwydo i mewn i'r adroddiad gwerthuso terfynol.
 - Argymhellir bod y timau cyflawni yn rhoi gwybodaeth ychwanegol am gynnydd gweithrediad i randdeiliaid ehangach gan gynnwys amserlenni wedi'u diweddarau ar gyfer tasgau/gweithgareddau allweddol. Yn ogystal, awgrymir mwy o gyfathrebu ynglŷn â chynnydd y gweithrediadau tuag at amcanion CCT, byddai hyn yn gwella canfyddiad cymunedau lleol o'r cynlluniau ac yn sicrhau ymgysylltiad/ymrwymiad cymunedol.
 - O safbwynt gwerthuso, mae pedwar maes allweddol a fyddai'n elwa gan wybodaeth fanylach: proffil ariannol a gwariant pob un o'r gweithrediadau, gan gynnwys cynnydd yn erbyn y rhagolwg gwreiddiol; y rheswm dros oedi gyda'r gweithrediadau, yn enwedig y gwelliannau i'r A40; amseru mwy penodol ar gyfer cerrig milltir allweddol (er enghraifft, misoedd yn hytrach na thymhorau at ddibenion monitro prosiectau); a chynnydd manylach yn erbyn targedau CCT.

Y camau nesaf a goblygiadau ar gyfer y Gwerthusiad Terfynol

- 5.31 Yr allbwn terfynol o'r gwerthusiad fydd yr Adroddiad Gwerthuso Terfynol yn hydref 2023. Bydd hwn yn rhoi asesiad terfynol o gynnydd cyflawni gweithrediad a

chyflawniad allbynnau, CCT, a chanlyniadau (datblygol). Ar ddechrau'r cam olaf hwn, byddwn yn adolygu'r cyd-destun presennol gyda Llywodraeth Cymru ac yn cadarnhau'r dull gweithredu cyffredinol, fel y nodir yn y Cynllun Gwerthuso.

5.32 Mae nifer o ffactorau y bydd angen eu hystyried yn y cam olaf hwn (neu, mewn rhai achosion, cyn hynny):

- effaith Brexit a COVID-19 ar ddefnydd y rhwydwaith TEN-T/gweithrediadau ffyrdd ac a yw'r rhesymeg dros y gweithrediadau yn parhau'n ddilys
- dulliau ar gyfer sicrhau ymgysylltiad digonol gan randdeiliaid ehangach, yn enwedig busnesau, yn yr ymchwil gwerthuso
- cwmpas ar gyfer gweithredu mesurau casglu data ychwanegol; er enghraifft, mesur ansawdd aer ar yr A40.

Cyfeiriadau

Cyngor Sir Caerfyrddin (2020) *COVID-19 Effaith Economaidd ac Adferiad.*

Ailgychwyn, adfywio, adnewyddu

Cyngor Sir Caerfyrddin, Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot, Cyngor Sir

Penfro a Chyngor Abertawe (2018) *Cynllun Rhanbarthol De-orllewin Cymru ar gyfer Adfywio*

Bwrdd Twf Gogledd Cymru (2018) *Bargen Twf y Gogledd*

Cyngor Sir Penfro (2020) *Strategaeth Adfer ac Adfywio Sir Benfro 2020-2030*

Cenhedloedd Unedig (2015) Cytundeb Paris

WEFO (2020) *Cynllun Busnes A40 Llanddewi Felffre i Benblewin a Chroesffordd Maencoch*

WEFO (2020) *Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion*

WEFO (2020) *Cynllun Busnes Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55*

Llywodraeth Cymru (2013) *Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013*

Llywodraeth Cymru (2014) *Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Achos Strategol Amlinellol Cam 1 WeITAG*

Llywodraeth Cymru (2019) *Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Achos Busnes Llawn Cam 3 WeITAG*

Llywodraeth Cymru (2020) *Ail-greu ar ôl COVID-19: Yr Heriau a'r Blaenoriaethau*

Llywodraeth Cymru (2016) *Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016*

Llywodraeth Cymru (2021) *Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040*

Llywodraeth Cymru (2021) *Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Newydd i Gymru*

Llywodraeth Cymru (2021) *Adroddiad Cynnydd - A40 Llanddewi Felffre i Benblewin*

Llywodraeth Cymru (2021) *Adroddiad Cynnydd - A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion*

Llywodraeth Cymru (2021) *Adroddiad Cynnydd - Cyffordd 15 ac 16 yr A55*

Llywodraeth Cymru (2015) *Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015*

Atodiad A: Cefndir a chyd-destun y cynlluniau

Cipolwg ar economi Cymru

Mae economi Cymru, o ran Gwerth Ychwanegol Gros (GYG) y pen, wedi tyfu yn y blynyddoedd diwethaf: o 2007 i 2019 cynyddodd GYG y pen 31 y cant yng Nghymru, yn unol â chyfartaledd y DU⁵⁶. Fodd bynnag, mae Cymru'n tanberfformio'n gyson mewn perthynas â'r DU gyfan ar nifer o ddangosyddion economaidd.⁵⁷ Er enghraifft:

- Allbwn economaidd: yn 2019, roedd allbwn economaidd (GYG) y pen yng Nghymru yn £21,295, roedd hyn yn sylweddol is na'r £29,324 a gofnodwyd ar gyfer y DU⁵⁸. Hefyd, roedd GYG fesul awr a weithiwyd yng Nghymru yn 2018 yn £29.19. Unwaith eto, roedd hyn yn is na'r £35.03 a gofnodwyd ar gyfer y DU.
- Cyflogaeth: roedd y gyfradd gyflogaeth yng Nghymru rhwng Rhagfyr 2019 a Chwefror 2020 (cyn COVID-19) yn 74 y cant o gymharu â 77 y cant yn y DU.
- Enillion ac incwm: yr enillion wythnosol gros canolrifol ar gyfer gweithwyr amser llawn yng Nghymru yn 2019 oedd £535 o gymharu â £584.90 ar gyfer gweithwyr amser llawn yn y DU.

Mae Adroddiad y Prif Economegydd (2019)⁵⁹ yn nodi mai gwell trafndiaeth yw un o'r prif ffactorau a fydd yn sicrhau gwelliannau mewn perthynas â pherfformiad economaidd cymharol Cymru.

Economi leol Gogledd Cymru, Canolbarth a De-orllewin Cymru a De Ddwyrain Cymru

Mae Cymru wedi'i rhannu'n dri rhanbarth economaidd, fel y nodir yn y Cynllun Gweithredu Economaidd a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol drafft⁶⁰: Gogledd Cymru, Canolbarth a De-orllewin Cymru, a De-ddwyrain Cymru (a ddangosir yn Ffigur A.1):

- Mae rhanbarth economaidd Gogledd Cymru yn cynnwys chwe awdurdod lleol: Ynys Môn, Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd a Wrecsam
- Mae rhanbarth economaidd Canolbarth a De-orllewin Cymru yn cynnwys y chwe awdurdod lleol canlynol: Powys, Ceredigion, Sir Gaerfyrddin, Sir Benfro, Abertawe a Chastell-nedd Port Talbot

⁵⁶ Stats Cymru (2019) Gwerth Ychwanegol Gros (£ y pen) yn ôl ardal a blwyddyn

⁵⁷ [Economi Cymru mewn Rhifau](#)

⁵⁸ Stats Cymru (2019) Gwerth Ychwanegol Gros (£ y pen) yn ôl ardal a blwyddyn

⁵⁹ [Adroddiad y Prif Economegydd -2019-english.pdf \(senedd.wales\)](#)

⁶⁰ [Fframwaith Datblygu Cenedlaethol: Materion, opsiynau a'r opsiwn a ffefrir](#)

- Mae De Ddwyrain Cymru yn cwmpasu deg awdurdod lleol: Pen-y-bont ar Ogwr, Bro Morgannwg, Caerdydd, Caerffili, Rhondda Cynon Taf, Merthyr Tudful, Blaenau Gwent, Casnewydd, Torfaen a Sir Fynwy.

Ffigur A.1: Map o Gymru fesul rhanbarth economaidd



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, [Ystadegau cryno ar gyfer rhanbarthau economaidd Cymru](#)

Mae Tabl A.1 yn rhoi crynodeb o ystadegau economaidd ar gyfer rhanbarthau Cymru, gan gynnwys GYG y pen, y gyfradd cyflogaeth, anweithgarwch economaidd, ac enillion cyfartalog. Mae'r data'n dangos bod y rhanbarthau yn gyffredinol yn tanberfformio yn erbyn y DU o ran mesurau economaidd. Fodd bynnag, mae arwyddion o dwf mewn GYG y pen, ac mae perfformiad economaidd yn gymysg ar draws y rhanbarthau:

- De-ddwyrain Cymru oedd â'r GYG uchaf y pen yn 2019/20 (£21,950) a'r enillion wythnosol cyfartalog uchaf (£543.80). Fodd bynnag, mae'r gyfradd anweithgarwch economaidd yn parhau i fod yn gymharol uchel (20.0 y cant).
- Gogledd Cymru oedd â'r gyfradd cyflogaeth uchaf (75.9 y cant) ac mae'n unol â chyfradd y DU. Cyfradd anweithgarwch economaidd Gogledd Cymru (18.3 y cant) yw'r isaf ar draws y tri rhanbarth, er yn uwch na chyfradd y DU. Yng Ngogledd Cymru hefyd y cafwyd

y cynnydd mwyaf yn y twf blynyddol mewn GYG y pen, sef 3.8 y cant. Roedd twf blynyddol mewn GYG y pen ar draws y tri rhanbarth yn uwch na thwf y DU (2.4 y cant).

- Canolbarth a De-orllewin Cymru sydd â'r perfformiad economaidd isaf ar draws y rhanbarthau; GYG y pen yw £18,958 ac mae'n sylweddol is na'r GYG y pen yn y DU (£28,489). Fodd bynnag, roedd twf blynyddol mewn GYG y pen yn 2018 (2.6 y cant) ychydig yn uwch na'r DU (2.4 y cant). Mae'r gyfradd anweithgarwch economaidd hefyd yr uchaf ar draws y rhanbarthau (20.5 y cant).

Tabl A-1: Crynodeb o ystadegau economaidd

	GYG y pen (£) ⁶¹	Twf blynyddol mewn GYG y pen (%)	Cyfradd cyflogaeth (%) ⁶²	Anweithgarwch economaidd (%) ⁶³	Cyflogau wythnosol cyfartalog ⁶⁴ (£)
Prydain Fawr	28,489	2.4	75.9	17.2	584.90
Cymru	20,738	2.9	73.7	19.8	535.00
Gogledd Cymru	20,389	3.8	75.9	18.3	530.00
De Ddwyrain Cymru	21,950	2.6	73.4	20.0	543.80
Canolbarth a De Orllewin Cymru	18,958	2.6	72.4	20.5	525.10

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, Bwletin Ystadegol Gorffennaf 2020

⁶¹ Mae'r data'n ymwneud â 2018 ac maent yn rhai dros dro.

⁶² Mae'r cyfraddau ar gyfer y rhai 16-64 oed. Mae'r data'n ymwneud â'r flwyddyn hyd at fis Mawrth 2020.

⁶³ Mae'r cyfraddau sy'n eithrio myfyrwyr ar gyfer y rhai 16-64 oed. Mae'r data'n ymwneud â'r flwyddyn hyd at fis Mawrth 2020.

⁶⁴ Enillion wythnosol gros (canolrifol) cyfartalog. Mae'r data'n ymwneud â 2019 ac maent yn rhai dros dro.

Atodiad B: Trosolwg o strategaethau a pholisïau cenedlaethol a lleol

Strategaethau a pholisïau cenedlaethol

Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)

Mae Cymru'r Dyfodol yn disodli Cynllun Gofodol Cymru (2008) fel y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (FfDC). Mae'r FfDC yn gynllun gofodol sy'n gosod y cyfeiriad o ran ble y dylid buddsoddi mewn seilwaith a datblygiad dros yr 20 mlynedd nesaf hyd at 2040. Mae'r FfDC yn ysgogydd pwysig i fynd i'r afael â'r materion a'r heriau a wynebir gan Gymru ar lefel genedlaethol, yn benodol yr argyfwng hinsawdd, yr argyfwng ecolegol, ac adferiad o argyfwng iechyd byd-eang COVID-19.

Mae'r FfDC yn amlinellu cyfres o bolisïau sy'n berthnasol i'r gweithrediadau:

- **Polisi 4 - Cefnogi Cymunedau Gwledig.** Bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi buddsoddiad yn y rhwydwaith ffyrdd i gynnal neu wella hygyrchedd, cynaliadwyedd a llesiant cymunedol yng nghefn gwlad.
- **Polisi 10 - Cysylltedd Rhyngwladol.** Mae Porthladd Caergybi (a wasanaethir gan yr A55) a Dyfrffordd y Ddau Gledau (sy'n cynnwys porthladdoedd Aberdaugleddau a Doc Penfro) a Phorthladd Abergwaun (y mae'r A40 yn gwasanaethu'r ddau ohonynt) wedi'u nodi fel Pyrth Strategol sy'n hwyluso cysylltedd rhyngwladol. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi ei hymrwymiad i weithio gyda rhanddeiliaid (gan gynnwys gweithredwyr, buddsoddwyr, ac awdurdodau lleol) i gefnogi'r Pyrth hyn a chynnal eu rolau cysylltedd rhyngwladol. Un dull cymorth fydd drwy fuddsoddiadau mewn seilwaith.
- **Polisi 11 - Cysylltedd Cenedlaethol.** Bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi ac yn buddsoddi mewn gwella cysylltedd cenedlaethol; bydd buddsoddi mewn rhwydwaith ffyrdd, rheilffyrdd, bysiau a beiciau strategol yn allweddol i hyn.

Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru Newydd (2021)

Ym mis Tachwedd 2020, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru strategaeth drafnidiaeth Cymru (*Llwybr Newydd*) ddrafft ar gyfer ymgynghoriad. Datblygwyd y strategaeth ddrafft gyda rhanddeiliaid ac ar ôl ei chwblhau bydd yn llywio dyfodol trafnidiaeth yng Nghymru dros y ddau ddegawd nesaf.

Mae'r strategaeth ddrafft yn amlinellu gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch a chynaliadwy sy'n '*dda i bobl a chymunedau, yn dda i'r amgylchedd, yn dda i leoedd a'r economi yng Nghymru, ac yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg*'. Wrth wneud hynny, mae'r strategaeth ddrafft yn cyfrannu at bob un o'r saith nod llesiant cenedlaethol a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015).

Er mwyn cyflawni'r uchelgais hirdymor, mae Llywodraeth Cymru wedi datblygu set gychwynnol o flaenoriaethau pum mlynedd sydd â'r nod o fynd i'r afael â'r materion mwyaf dybryd. Y flaenoriaeth sydd fwyaf perthnasol i'r gweithrediadau yw Blaenoriaeth 3: seilwaith trafndiaeth diogel, hygyrch, wedi'i gynnal a'i gadw'n dda ac wedi'i reoli. Fel rhan o'r flaenoriaeth hon, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i 'ddiogelu'r seilwaith trafndiaeth presennol yn y dyfodol i wneud darpariaeth teithio llesol diogel a deniadol, mynd i'r afael â thagfeydd, gwella hygyrchedd, croesawu arloesedd ac ymateb i newid yn yr hinsawdd'. Ymhlyg yn hyn, mae gwella'r seilwaith trafndiaeth presennol drwy fuddsoddi.

Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (2019)

Mae'r Cynllun Cyflawni Carbon Isel yn gosod y sylfeini i Gymru newid i fod yn genedl carbon isel yn unol â map ffordd Cytundeb Paris 2015 ar gyfer datgarboneiddio'r economi fyd-eang.

Er mwyn bodloni'r ddyletswydd statudol a amlinellir yn Neddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 – sy'n gofyn am leihad mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr gan o leiaf 80% erbyn 2050 – mae Llywodraeth Cymru yn gosod Cymru ar flaen y gad o ran symud tuag at deithio llesol a system trafndiaeth gyhoeddus carbon isel.

I gefnogi'r newid hwn, mae'r Cynllun Cyflawni Carbon Isel yn amlinellu nifer o fuddsoddiadau sylweddol, gan gynnwys:

- **buddsoddiad ychwanegol o £60 miliwn dros dair blynedd i roi Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 ar waith;** mae'r Ddeddf Teithio Llesol yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr pryd bynnag y bydd yn buddsoddi mewn seilwaith priffyrdd, felly mae darpariaeth ar gyfer teithio llesol yn ofyniad allweddol ar gyfer pob un o'r gweithrediadau.

Mae'r Cynllun Cyflawni Carbon Isel hefyd yn cyfeirio at yr Hierarchaeth Trafndiaeth Gynaliadwy, a gyflwynwyd gyntaf ym Mholisi Cynllunio Cymru (2018). Mae'r Hierarchaeth Trafndiaeth Gynaliadwy yn gosod cerdded a beicio ar frig y rhestr cynaliadwyedd, yna trafndiaeth gyhoeddus, ac yna Cerbydau Allyriadau Isel lawn (ULEV). Mae cerbydau modur preifat eraill yn eistedd ar waelod yr hierarchaeth. Trwy ddarparu seilwaith teithio llesol a gwelliannau priffyrdd sy'n gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn opsiwn mwy deniadol, mae'r gweithrediadau'n gweithredu ar egwyddorion yr Hierarchaeth Trafndiaeth Gynaliadwy.

Ail-greu ar ôl COVID-19: Yr Heriau a'r Blaenoriaethau (2020)

Mae'r ddogfen hon, a gyhoeddwyd ym mis Hydref 2020, yn amlygu'r effaith helaeth y mae COVID-19 wedi'i chael ar batrymau gwaith a theithio ac yn amlinellu uchelgais Llywodraeth

Cymru i fanteisio ar y cyfleoedd a gynigir gan hyn. Er enghraifft, er mwyn parhau i gael y manteision amgylcheddol sy'n gysylltiedig â mwy o weithio gartref (yn benodol llai o lygredd a thagfeydd) mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targed o 30% o weithlu cyfan y wlad i weithio gartref neu'n agos i'w cartrefi yn y dyfodol. Mae'n debygol y bydd hyn yn arwain at lai o ddefnydd o'r ffyrdd gyda llai o bobl yn teithio i'r gwaith. Hefyd, gall y rhai sy'n gorfod teithio i'r gwaith ystyried opsiynau teithio llesol, fel cerdded a beicio neu drafnidiaeth gyhoeddus. Wrth asesu canlyniadau gweithrediadau ffyrdd (fel defnydd ffyrdd ac amseroedd teithio), bydd angen i'r gwerthusiad fod yn ymwybodol o ffactorau ehangach, megis y symudiad tuag at weithio gartref, a fydd yn effeithio ar ganlyniadau.

Yn gysylltiedig â'r targed hwn, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i weithio gydag undebau llafur, awdurdodau lleol a theithwyr i adeiladu ar dreialon trafnidiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw; rhoi pwyslais clir ar leihau'r angen i deithio yn y Strategaeth Drafnidiaeth derfynol; a buddsoddi £15 miliwn pellach i gefnogi teithio llesol fel buddsoddiad yn iechyd y cyhoedd ac i sicrhau newidiadau parhaus mewn ymddygiad teithio.

Strategaethau a pholisïau rhanbarthol / lleol – A40

Cynllun Rhanbarthol De-orllewin Cymru ar gyfer Adfywio (2018)

Mae cysylltiadau trafnidiaeth gwael wedi'u nodi fel blaenoriaeth genedlaethol a lleol. Mae Cynllun Adfywio Rhanbarthol De-orllewin Cymru (2018) yn amlinellu'r meysydd targed a chwmpas y gweithgareddau posibl o dan Raglen Targed Buddsoddiad mewn Adfywio⁶⁵ Llywodraeth Cymru a ddechreuodd ym mis Ebrill 2018 am dair blynedd. Mae cysylltiadau trafnidiaeth gwael wedi'u hamlygu yn y Cynllun fel gwendid rhanbarth De-orllewin Cymru (sy'n cwmpasu siroedd Castell-nedd Port Talbot, Abertawe, Caerfyrddin a Phenfro), tra bod datrys y tagfeydd ar yr M4 o amgylch Casnewydd yn cael ei amlygu fel cyfle allweddol i wella cysylltedd.

Er mwyn sicrhau'r effaith orau o gyllid Adfywio Llywodraeth Cymru, mae'r Cynllun yn nodi y bydd cyllid yn cael ei dargedu mewn naw lleoliad allweddol ar draws y rhanbarth; mae'r lleoliadau hyn wedi'u dewis oherwydd eu proffil economaidd-gymdeithasol, yr ystod gymhleth o heriau y maent yn eu hwynebu a'r cyfle i wrthdroi dirywiad trwy gyfres o ymyriadau. Mae Penfro a Hwlfordd, gyda Phenfro'n cael ei wasanaethu'n uniongyrchol gan

⁶⁵ Nod y rhaglen gyllido Buddsoddiad mewn Adfywio wedi'i Dargedu (TRI) yw cefnogi prosiectau adfywio sy'n hybu adfywio economaidd - creu swyddi, gwella sgiliau a chyflogadwyedd, a chreu'r amgylchedd cywir i fusnesau dyfu a ffynnu - gan ganolbwyntio ar yr ardaloedd mwyaf anghenus. Mae cyfanswm o £100 miliwn ar gael o dan y rhaglen TRI; rhennir y cyllid ar draws pedwar rhanbarth: Gogledd Cymru (£22 miliwn), Canolbarth Cymru (£7 miliwn), De-ddwyrain Cymru (£44 miliwn), De-orllewin (£27 miliwn)

yr A40, wedi'u cynnwys yn y naw Ardal Darged ar gyfer Adfywio. Mae Amcan 10 y Cynllun yn ymwneud â gwella mynediad i'r ardaloedd hyn ac oddi mewn iddynt.

Strategaeth Adfer ac Adfywio Sir Benfro, 2020-2030

Cyn COVID-19, gellid nodweddu economi Sir Benfro fel cyfran gymharol uchel o bobl hunangyflogedig a gweithwyr mewn swyddi â chyflogau isel ac yn aml mewn swyddi tymhorol. Yn ogystal, roedd yr economi yn ddibynnol iawn ar ychydig o sectorau, gan gynnwys twristiaeth. Nid yw'n syndod felly yr effeithiwyd yn wael ar Sir Benfro gan y pandemig: ym mis Mai 2020, nododd ffigurau cynnar y Swyddfa Ystadegau Gwladol bod 12,900 o weithwyr ar ffyrlo, sef tua 30% o gyfanswm cyflogaeth Sir Benfro.

Mae Strategaeth Adfer ac Adfywio Sir Benfro yn pwysleisio pwysigrwydd buddsoddi mewn seilwaith allweddol i gefnogi'r economi leol a'i phrif ddiwydiannau. Nodir gwelliannau'r A40 o Landdewi Felfre i Benblewin a Chroesffordd Maencoch fel enghraifft o fuddsoddiad o'r fath. Mae blaenoriaethau trafnidiaeth a seilwaith ychwanegol sydd naill ai ar y gweill neu'n cael eu harchwilio yn cynnwys:

- Gwell mynediad i safleoedd diwydiannol allweddol
- Gwell gwasanaethau rheilffordd i Orllewin Cymru, gan gynnwys Metro De-orllewin Cymru
- Gwelliannau i gyfnewidfeydd trafnidiaeth yn Hwlfordd, Aberdaugleddau a Doc Penfro
- Mentrau Teithio Llesol

Cynllun Adfer Economaidd Sir Gaerfyrddin (2020)

Fel Sir Benfro, mae pandemig COVID-19 wedi effeithio'n sylweddol ar economi Sir Gaerfyrddin. Rhwng mis Mawrth a mis Ebrill 2020 (mis cyntaf y cyfyngiadau symud) cynyddodd nifer y bobl sy'n hawlio budd-dal diweithdra yn Sir Gaerfyrddin gan 127%, sy'n sylweddol uwch na'r cynnydd cyfrannol a welwyd ar lefel Cymru a'r DU, (94% a 91% yn y drefn honno). Hefyd, canfu arolwg o 574 o fusnesau yn y sir fod llawer o'r busnesau yr effeithiwyd waethaf arnynt gan y pandemig yn y sectorau yr ystyriwyd sydd o bwysigrwydd sylweddol i Sir Gaerfyrddin o ran cyflogaeth a/neu GYG, yn benodol yr economi ymwelwyr, sector bwyd a diod a'r sector amaethyddol.

Mae Cynllun Adfer Economaidd Sir Gaerfyrddin yn canolbwyntio ar 11 maes allweddol, ac un ohonynt yw seilwaith cyfalaf. Mae'r Cynllun yn nodi y bydd buddsoddiadau seilwaith cyfalaf adfywio sylweddol yn parhau ar ôl COVID-19 "*i hybu galw yn y sector adeiladu ac ysgogi hyder*".

Strategaethau a pholisïau rhanbarthol / lleol - A55

Bargen Twf y Gogledd (2018)

Mae tair egwyddor yn sail i'r weledigaeth ar gyfer Bargaen Twf y Gogledd, ac mae un ohonynt – Gogledd Cymru Cysylltiedig – yn ymwneud â gwella seilwaith trafnidiaeth a digidol er mwyn gwella cysylltedd i'r rhanbarth ac oddi mewn iddo.

Dywed y cyhoeddiad y bydd Gogledd Cymru Cysylltiedig yn:

- Gwella seilwaith trafnidiaeth, yn benodol ffyrdd a rheilffyrdd
- Datblygu hybiau trafnidiaeth integredig i gysylltu ardaloedd â chanolfannau cyflogaeth a'r seilwaith trafnidiaeth rhanbarthol a chenedlaethol, a chyflawni newid moddol o drafnidiaeth breifat i drafnidiaeth gyhoeddus
- Nodi a darparu datrysiadau trafnidiaeth carbon isel
- Lleihau tagfeydd traffig ar lwybrau ffyrdd strategol i wella cysylltedd a mynediad
- Uwchraddio rhwydweithiau a seilwaith digidol

Llofnodwyd y Fargaen Twf gwerth £1 biliwn ar 17 Rhagfyr 2020. Gyda chefnogaeth buddsoddiad gwerth £240 miliwn gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, mae'r Fargaen Twf yn cynnwys 14 o brosiectau sy'n cwmpasu ynni carbon isel, arloesi mewn gweithgynhyrchu gwerth uchel, bwyd-amaeth a thwristiaeth, cysylltedd digidol a thir ac eiddo⁶⁶. Mae nifer o'r prosiectau a ariennir wedi'u lleoli'n agos i'r A55.

Yn ogystal â'r 14 prosiect, mae Bwrdd Twf Gogledd Cymru yn ymrwymo i weithio gyda Llywodraeth Cymru i ddarparu Metro Gogledd Cymru a gwell rhwydwaith ffyrdd.

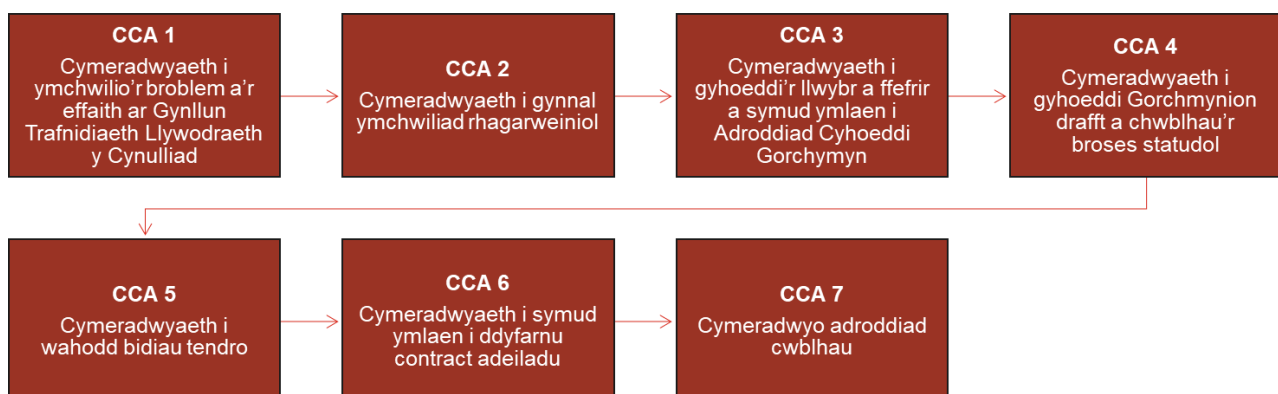
⁶⁶ [Llywodraeth y DU yn llofnodi Bargaen Twf y Gogledd](#)

Atodiad C: Trosolwg o'r model rheoli a chyflawni ar gyfer prosiectau Llywodraeth Cymru

Mae'r model rheoli a chyflawni yr un fath ar gyfer pob un o'r tri chynllun. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediadau drwy gaffael contractwr sector preifat sy'n gyfrifol am adeiladu.

Mae'r gweithrediadau'n cael eu cyflawni drwy Contract Dylunio ac Adeiladu, y bydd Llywodraeth Cymru yn ei reoli gyda chymorth contractwyr a gyflogir fel Asiant y Cyflogwr. Mae cyflawni pob gweithrediad wedi'i rannu'n saith cam allweddol, sy'n cwmpasu dylunio, proses statudol, adeiladu ac ôl-ofal yn unol â Phroses Cymeradwyo Cam Allweddol yr Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth (gweler Ffigur C.1).

Ffigur C.1: Proses Cymeradwyo Cam Allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW (Sylwer: CCA = Cymeradwyaeth Cyfnod Allweddol)

Mae Tîm Rheoli Craidd yn gyfrifol am reoli pob cynllun yn fanwl o ddydd i ddydd, fel y nodir yn Ffigur C.2. Defnyddir yr un strwythur ar gyfer pob un o'r gweithrediadau; er bod yr un Rheolwr Rhaglen UE a Rheolwr Grantiau'r UE yn cwmpasu'r tri gweithrediad, tra bod gan weithrediadau'r A55 yr un Cyfarwyddwr Prosiect.

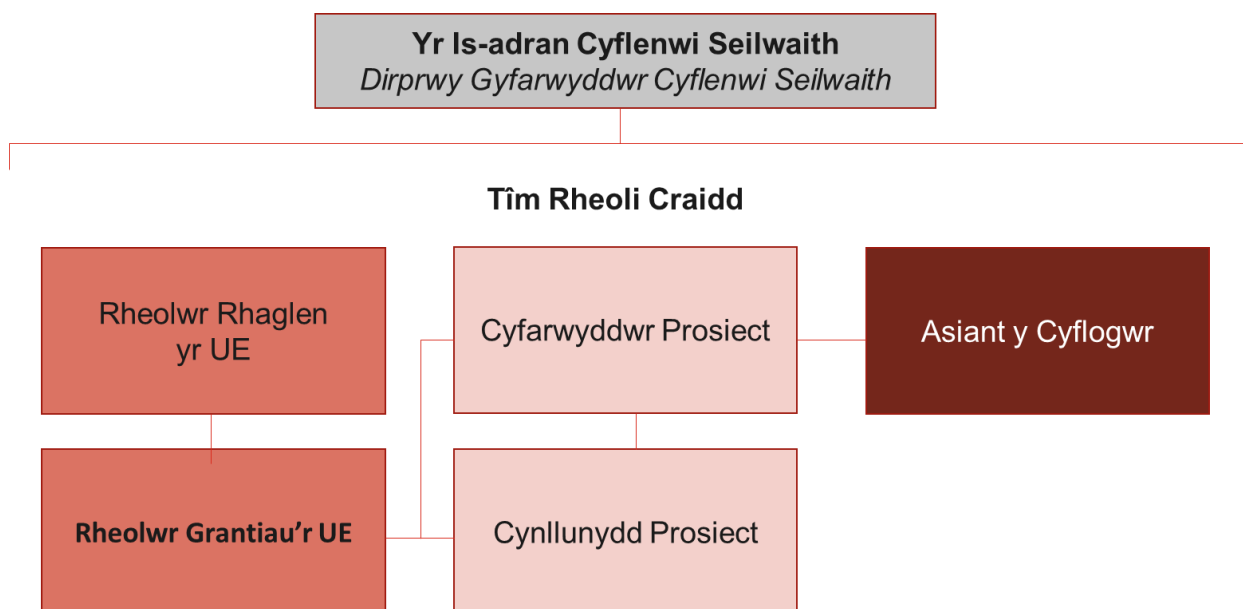
Mae'r Tîm Rheoli Craidd yn cynnwys Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd/wyr Prosiectau Llywodraeth Cymru, cynrychiolwyr o Asiant y Cyflogwr ac aelodau o dîm y contractwr. Mae prif weithgareddau'r tîm yn cynnwys:

- hyrwyddo'r cynllun yn fewnol ac i bartneriaid a rhanddeiliaid allanol

- sicrhau mai'r cynllun a ddarperir yw'r datrysiad gorau posibl
- sicrhau bod gweithgareddau'r cynllun yn cydymffurfio â pholisi Llywodraeth Cymru
- sicrhau bod y cynllun yn cydymffurfio â'i ymrwymiad i Amcan Cynaliadwyedd Llywodraeth Cymru
- sicrhau bod y cynllun yn cael ei gyflawni yn unol â'r gyllideb a'r rhaglen
- sicrhau bod y cynllun yn rhoi Gwerth am Arian o fewn ymrwymadau ariannol dirprwyedig.

Cefnogir y Tîm Rheoli Craidd gan Reolwr Grantiau'r UE sy'n arwain y gwaith o gyflawni gofynion penodol prosiectau a ariennir gan ERDF gan gynnwys mynd i'r afael â gofynion cyhoeddusrwydd, CCT, monitro ac adrodd ar gyflawniad Gweithrediadau i'r Awdurdod Rheoli (Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru).

Ffigur C.2: Organogram cyflawni seilwaith (ar gyfer pob gweithrediad)



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW

Mae'r strwythur llywodraethu a'r cyfrifoldebau ar gyfer goruchwyllo prosiectau trafndiaeth ffyrdd wedi'u nodi yn Ffigur C.3. Mae'r **Tîm Rheoli Craidd yn adrodd i Fwrdd Strategol** sy'n goruchwyllo cyfeiriad strategol y cynllun. Mae'r Bwrdd Strategol yn cynnwys uwch bersonél o Is-adran Drafndiaeth Llywodraeth Cymru.

Mae'r cynllun hefyd yn cynnwys Bwrdd Prosiect sy'n gyfrifol am reoli'r cynllun yn strategol rhwng cerrig milltir allweddol. Mae'r Bwrdd Prosiect yn ffurfio cyswllt rhwng y Bwrdd Strategol a'r Tîm Rheoli Craidd. Mae'n cynnwys uwch bersonél o Lywodraeth Cymru a'r contractwyr ar gyfer pob un o'r cynlluniau.

Ffigur C.3: Strwythur llywodraethu Llywodraeth Cymru a chyfrifoldebau am brosiectau priffyrdd

- Goruchwyllo cyfeiriad strategol y cynllun. Mae'r Bwrdd Strategol yn cynnwys uwch bersonél o Is-adran Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru
- Mae ei brif weithgareddau yn cynnwys:
 - Ystyried a chymeradwyo unrhyw achosion busnes parhaus i alluogi datblygiad y cynllun i barhau
 - Cytuno ar yr opsiwn caffael terfynol
 - Cytuno ar amserlen prosiect lefel uchel ar gyfer cyflawni
 - Adolygu'r cynllun yn erbyn amcanion polisi ar gerrig milltir y cytunwyd arnynt a darparu ymrwymiad a chymeradwyaeth parhaus lle bo'n briodol

Bwrdd Prosiect



- Cyfrifol am reoli'r cynllun yn strategol rhwng cerrig milltir allweddol. Mae'r Bwrdd Prosiect yn ffurfio cyswllt rhwng y Bwrdd Strategol a'r Tîm Rheoli. Mae'n cynnwys uwch bersonél o bob un o brif bartïon y cynllun. Rôl y Bwrdd Prosiect yw rheoli drwy eithriad a dim ond ymyrryd â gwaith y Tîm Prosiect lle bo angen.
- Mae ei brif weithgareddau yn cynnwys:
 - Cyngori a chefnogi'r Tîm Prosiect
 - Gosod ffiniau rhwng pwyntiau penderfynu allweddol
 - Hyrwyddo datrys anghydfodau yn gynnar lle bo modd
 - Hyrwyddo ethos partneru

Tîm Rheoli Craidd



- Mae'r Tîm Rheoli Craidd yn gyfrifol am reoli'r cynllun yn fanwl o ddydd i ddydd. Fe'i harweinir gan Gyfarwyddwr Prosiect a Chynllunydd Prosiect Llywodraeth Cymru ac mae'n cynnwys cynrychiolwyr Asiant y Cyflogwr ac aelodau o dîm y contractwr a gafaelwyd i gyflawni'r cynllun.
- Mae ei brif weithgareddau yn cynnwys:
 - Hyrwyddo'r cynllun yn fewnol ac yn allanol
 - Sicrhau mai'r cynllun a gyflawnir yw'r ateb gorau
 - Sicrhau cydymffurfiaeth â pholisiau Llywodraeth Cymru, gan gynnwys Amcanion Cynaliadwyedd
 - Sicrhau bod y cynllun yn cael ei gyflawni yn unol â'r gyllideb a'r rhaglen
 - Sicrhau Gwerth am Arian o fewn ymrwymadau ariannol dirprwyedig

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW

Atodiad D: Model rhesymeg a theori newid

Mae **model rhesymeg a theori newid** wedi'u datblygu i roi fframwaith ar gyfer **gwerthuso**'r gweithrediadau ffyrdd. Mae'r model rhesymeg a'r theori newid wedi'u llywio gan yr adolygiad o'r ddogfen gefndir a'r ymgynghoriadau â rhanddeiliaid perthnasol.

Modelau rhesymeg gweithrediadau ffyrdd

Datblygwyd modelau rhesymeg i ddangos y mewnbynnau, y gweithgareddau, allbynnau'r gweithrediad, a'r canlyniadau a fwriedir o'r gweithrediadau ffyrdd. Maent hefyd yn nodi'r rhesymeg sylfaenol a'r amcanion ar gyfer y gweithrediadau. Cynhwyswyd y rhesymeg a'r amcanion i brofi a yw'r canlyniadau a'r effeithiau yn adlewyrchu'r rhesymeg a'r amcanion yn gywir, ac i nodi cwestiynau a damcaniaethau allweddol ar gyfer y theori newid (ac wedyn y gwerthusiad cyffredinol). Fel offeryn, mae'r model rhesymeg yn sicrhau bod yr ystod o effeithiau a llwybrau at effeithiau yn cael eu nodi, eu deall a'u cytuno gan rhanddeiliaid allweddol o'r cychwyn cyntaf, gan y bydd y rhain yn llywio metrigau allweddol a methodoleg werthuso. Mae'r modelau rhesymeg, a nodir yn Ffigur D.2, Ffigur D.3, a Ffigur D.4, wedi'u cytuno â Llywodraeth Cymru.

Trosolwg o'r modelau rhesymeg

Mae'r cyd-destun a'r rhesymeg yn disgrifio'r heriau presennol gyda'r seilwaith ffyrdd presennol a'r materion y mae'r gweithrediadau yn ceisio mynd i'r afael â hwy. Er enghraifft:

- Gwelliannau i'r A40: mae'r briffordd yn mynd trwy ganol pentref Llanddewi Felfre sy'n hollti'r gymuned ac yn gostwng y terfyn cyflymder, gan arwain at wahanu cymunedol, peryglon diogelwch ac amseroedd teithio uwch
- A55 Abergwyngregyn: nid yw'r ffordd bresennol yn cydymffurfio â safonau priffyrdd cyfredol sy'n amharu ar lif rhydd traffig ac yn creu peryglon diogelwch. Mae bylchau yn y llain ganol yn niweidiol i lif rhydd a diogel y traffig. Mae llifogydd cyson hefyd yn arwain at gau'r ffordd

Mae **amcanion y rhaglen** a amlinellir yn y model rhesymeg yn nodi'r nodau allweddol ar gyfer y gweithrediadau. Mae'r amcanion wedi'u llywio gan ddogfennaeth gefndir gan gynnwys achosion busnes y gweithrediadau a'r broses WelTAG a gynhaliwyd ar y cynlluniau. Ar draws y tri gweithrediad, mae amcanion y rhaglen yn canolbwyntio'n bennaf ar gyflawni:

- seilwaith priffyrdd gwell
- gwell amseroedd teithio, dibynadwyedd a chadernid rhwydwaith

- mwy o gysylltedd i gyfleoedd economaidd
- buddion iechyd a diogelwch gwell (gan gynnwys llai o achosion o wahanu cymunedol)
- buddion amgylcheddol.

Y prif fewnbwn i'r gweithrediadau yw cyllid ERDF a chyllid gan Lywodraeth Cymru. Mae **mewnbynnau** eraill yn cynnwys mewnbwn staffio gan Lywodraeth Cymru, cynrychiolwyr awdurdodau lleol, a WEFO. Noder bod costau safonedig yn gysylltiedig â phrosiectau gwella ffyrdd nad ydynt wedi'u cynnwys yng Ngwariant Prosiect ERDF, mae'r rhain yn cynnwys ond nid yn gyfan gwbl; costau tir, ffioedd cyfreithiol, cyfleustodau, a chostau ymgymeriad statudol.

Mae'r **gweithgareddau'n** cynnwys y gwaith rhagarweiniol, megis y gwaith cwmpasu a dylunio, ac ymgynghoriad cyhoeddus; a'r prif weithgareddau adeiladu, megis adeiladu'r briffordd, cyffyrdd a'r slipffyrdd, a gwaith gwella priffyrdd. Cynhwysir gweithgareddau cyflawni prosiect ehangach, megis rheoli prosiect parhaus a gweinyddu a gwerthuso grantiau.

Yr **allbynnau** yw'r canlyniadau tymor byr a ddisgwyli'r o'r rhaglen a chânt eu monitro'n gyffredinol drwy gydol y rhaglen (a'u coladu ar ôl cwblhau'r rhaglen). Maent yn rhoi syniad o gynnydd a gellir eu defnyddio i amlygu meysydd o orberfformio a thanberfformio. Fel rhan o amodau cyllid ERDF, mae'n ofynnol i'r gweithrediadau nodi pa rai o ddangosyddion allbwn ERDF y bydd y cynlluniau'n cyflawni yn eu herbyn. Mae'r dangosyddion allbwn ERDF perthnasol ar gyfer pob un o'r gweithrediadau yn cynnwys:

- **Cyfanswm hyd ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T)**
 - Gwelliannau i'r A40: 6.1km
 - A55 Abergwyngregyn: 2.2km
- **Creu neu ailadeiladu llwybr troed neu lwybr beicio**
 - Gwelliannau i'r A40: 1km
 - A55 Abergwyngregyn: 2km

Rhestrir cyflogaeth blynnyddoedd adeiladu⁶⁷ fel allbwn ym mhob un o'r modelau rhesymeg. Er nad yw'r swyddi'n ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, maent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu gan y

⁶⁷ Cyfrifir blynnyddoedd cyflogaeth adeiladu gan ddefnyddio meincnod cyfernodyn llafur o [nodyn arfer gorau Asiantaeth Cartrefi a Chymunedau](#). Mae hyn yn seiliedig ar werthoedd 2011 y mae cyfraddau chwyddiant wedi'u cymhwyso iddynt.

gwerthusiad. Bydd y ffigur amcangyfrifedig hwn yn cael ei ddiweddarau unwaith y bydd data cynllun-benodol ar gael ynglŷn â nifer y swyddi adeiladu.

Mae'r allbynnau a amlinellir yn llifo drwodd i'r canlyniadau arfaethedig, a gyflwynir o dan dri phennawd: tymor byr, tymor hwy, a Themâu Trawsbynciol. Y canlyniadau tymor byr yw'r canlyniadau hynny y disgwylir eu gwireddu ar ôl cwblhau'r gweithrediad, neu yn y 12 mis ar ôl cwblhau'r cynllun. Mae hyn yn cynnwys Dangosydd Canlyniad ERDF:

- **Cyflymder cyfartalog ar ffordd TEN-T (kmya)**

- gwelliannau i'r A40: cynnydd gan 3-8% yng nghyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A40 (o gyfartaledd gwaelodlin o 58kmya)
- A55 Abergwyngregyn: cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A55 (o gyfartaledd gwaelodlin o 86kmya)

Un anfantais bosibl i'r gweithrediadau yw y gallai'r gwelliannau i amseroedd teithio arwain at fwy o ddefnydd o gerbydau preifat ar hyd y llwybrau, sy'n cynyddu allyriadau ac yn lleihau ansawdd yr aer. Bydd angen monitro swm y traffig ar y ffyrdd fel rhan o'r gwerthusiad.

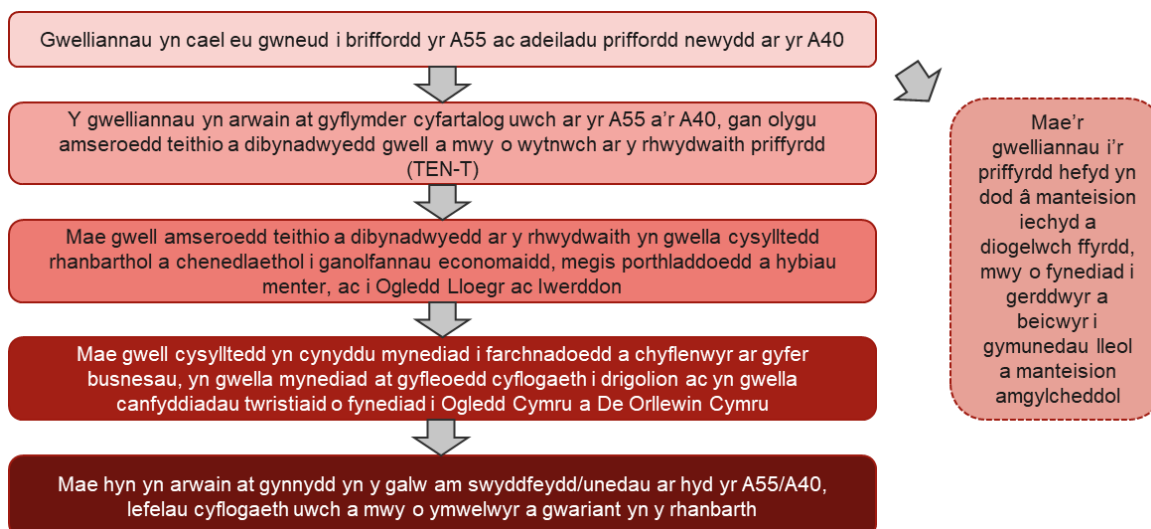
Mae'r canlyniadau tymor hwy yn disgrifio'r buddion y disgwylir eu gwireddu o ganlyniad i'r gweithrediad ymhen rhyw flwyddyn i dair blynedd wedi cwblhau'r gweithrediad. Mae hyn yn cynnwys canlyniadau diriaethol i fusnesau megis costau is sy'n gysylltiedig ag arbed amser teithio, a mwy o fynediad i farchnadoedd, a gwell canfyddiadau gan dwristiaid o fynediad i Ogledd Cymru a De-orllewin Cymru.

Mae'r effeithiau bwriadedig a nodir yn y modelau rhesymeg yn cynnwys: mwy o wariant gan ymwelwyr, mwy o alw gan fusnesau am swyddfeydd/unedau ar hyd yr A55/A40, mwy o gynhyrchiant busnes, a mwy o hyfywedd ac atyniad ar gyfer tai newydd ar hyd yr A55/A40. Er nad yw'r pethau hynny a restrir o dan effeithiau efallai'n ganlyniad uniongyrchol i'r gweithrediadau ffyrdd ar eu pen eu hunain, efallai y gellir eu gweld a'u gwireddu os cyflawnir y canlyniadau a nodwyd.

Theori newid

Ategir y model rhesymeg gan "theori newid" (ToC) sy'n nodi sut a pham y disgwylir i'r gweithrediadau sicrhau'r canlyniadau a'r effeithiau a fwriedir, a'r rhagdybiaethau a'r risgiau a allai effeithio ar lwyddiant. Mae'r theori newid o safbwynt economaidd fel a ganlyn:

Ffigur D.1: Theori newid ar gyfer gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF



Ffynhonnell: SQW

Mae nifer o **ysgogwyr a thybiaethau sylfaenol i'r ToC**. Mae'r prif dybiaethau sylfaenol yn cynnwys:

- **Cefndir a rhesymeg:** mai'r seilwaith priffyrdd presennol ar yr A55 a'r A40 yw'r prif fater sy'n creu tagfeydd, digwyddiadau diogelwch, materion amgylcheddol, a gwahaniad cymunedol. Hefyd, bod problemau tagfeydd ar yr A40 a'r A55 yn atal twristiaid rhag ymweld â Gogledd Cymru a De-orllewin Cymru; bydd yr amser teithio gwell ar y llwybrau yn gwneud yr ardal yn fwy deniadol fel cyrchfan i dwristiaid.
- **Cyflawni:** mae'r gwelliannau priffyrdd yn galluogi cyflymdra cyfartalog uwch ac yn creu amodau mwy diogel ar yr A55 a'r A40; o ganlyniad, mae llai o wrthdrawiadau.
- **Canlyniadau:** bydd y cyflymder cyfartalog uwch ar yr A40 a'r A55 yn arwain at wella dibynadwyedd teithiau a gwytnwch y rhwydwaith ffyrdd; o ganlyniad i amseroedd teithio gwell a dibynadwyedd, mae trigolion yn chwilio am gyfleoedd cyflogaeth mewn ardaloedd ar hyd yr A55 a'r A40 na fyddent wedi gwneud fel arall; ac mae busnesau'n gweld buddion diriaethol o ganlyniad i gysylltedd gwell, gan gynnwys mynediad i farchnadoedd a chyflenwyr a chynhyrchiant gwell - mae hyn yn cynyddu'r galw am swyddfeydd/unedau ar hyd yr A55/A40. Yn ogystal, mae cymunedau lleol yn cael mynediad i'r seilwaith cerdded a beicio ychwanegol ac yn ei ddefnyddio, gan leihau achosion o wahanu cymunedau.

Bydd y tybiaethau hyn yn cael eu profi'n ansoddol drwy ymgynghori â rhanddeiliaid, a thrwy ddadansoddi data meintiol eilaidd.

Mae'r **ffactorau amgen/ategol sy'n debygol o effeithio neu ddylanwadu ar yr effeithiau** yn cynnwys: amodau economaidd ehangach, gan gynnwys y rhai sy'n gysylltiedig â Brexit a

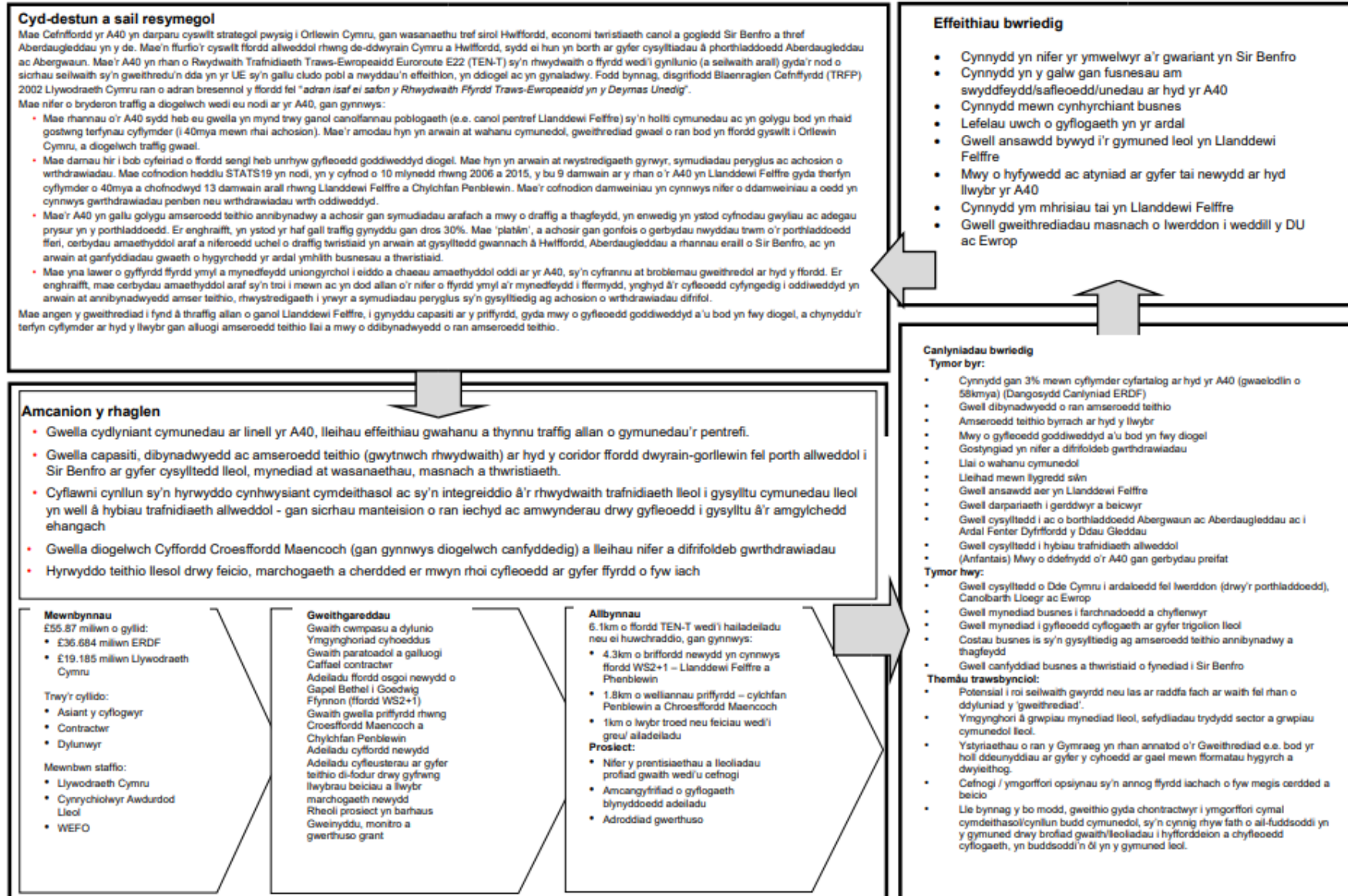
COVID-19; yr amodau cymdeithasol ehangach o ganlyniad i COVID-19; a pholisïau amgylcheddol eraill, megis y rheini sy'n pwysleisio dulliau trafndiaeth mwy gwyrdd. Disgwylir i effeithiau economaidd COVID-19 a'r trefniadau masnach yn y dyfodol gyda'r Undeb Ewropeaidd (UE) fod yn sylweddol yn ystod cam cyflawni'r gweithrediadau:

- Efallai y bydd gan drefniadau masnach yn y dyfodol oblygiadau sylweddol i'r galw gan farchnadoedd Ewropeaidd am gynnyrch a gwasanaethau o'r Deyrnas Unedig; gall hyn arwain at lai o allforion a mewnforion, a llai o ddefnydd o'r ffyrdd TEN-T.
- Nid yw goblygiadau economaidd Brexit yn glir eto, fodd bynnag, efallai y bydd mwy o amharodrwydd gan fusnesau i adleoli, neu greu cyfleoedd cyflogaeth newydd, oherwydd yr ansicrwydd economaidd presennol.
- Yn yr un modd, nid yw goblygiadau llawn COVID-19 yn hysbys eto. Gall y newid mwyaf fod yn llai o deithio a defnydd o briffyrdd, o ganlyniad i drefniadau gweithio gartref neu batrymau gwaith mwy hyblyg; mae hyn yn debygol o leihau pwysau oriau brig. O safbwynt economaidd, mae rhagolygon cyfredol yn dangos adlam cymharol gyflym gydag effeithiau cadarnhaol ar gyfer y sectorau hynny yr effeithiwyd arnynt waethaf gan y pandemig, oherwydd galw uchel gan ddefnyddwyr ym meysydd twristiaeth a lletygarwch.
- Mewn cyferbyniad, mae cyfleoedd a all ddeillio o'r achosion o COVID-19: gall cymunedau fod yn fwy tebygol o ddefnyddio dulliau teithio llesol, megis llwybrau troed a lonydd beicio, yn hytrach na thrafnidiaeth breifat; gall twristiaeth ddomestig hefyd gynyddu oherwydd y cyfyngiadau teithio a osodir gan lywodraeth y DU. Gallai hyn arwain at gynydd mewn gwariant ymwelwyr ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru a De-orllewin Cymru.
- Mae'n bosibl hefyd y bydd pandemig COVID-19 yn cyflymu'r duedd tuag at gynyddu gweithio o bell a gweithio gartref. Yn ôl cyfrifiad 2011, roedd 11% o boblogaeth gweithleoedd Cymru yn gweithio, neu'n gweithio'n bennaf, gartref. Fodd bynnag, mae data'r DU gyfan yn dangos bod twf wedi bod yn nifer yr achosion o weithio gartref ers hynny (gyda llawer iawn o weithio gartref ym meysydd gwybodaeth a chyfathrebu a gwasanaethau proffesiynol, gwyddonol a thechnegol)⁶⁸: mae hyn wedi cynyddu'n sylweddol yn y flwyddyn ddiwethaf, a gall fod yn barhaol mewn rhai achosion.

Bydd y ffactorau hyn yn cael eu profi drwy'r ymchwil gwerthuso i asesu cyfraniad gweithrediadau'r ffyrdd i'r canlyniadau a arsylwyd, neu'r canlyniadau a ragwelir, mewn cyferbyniad â ffactorau eraill ac yng nghyd-destun cyfnod o newid ac ansicrwydd mawr.

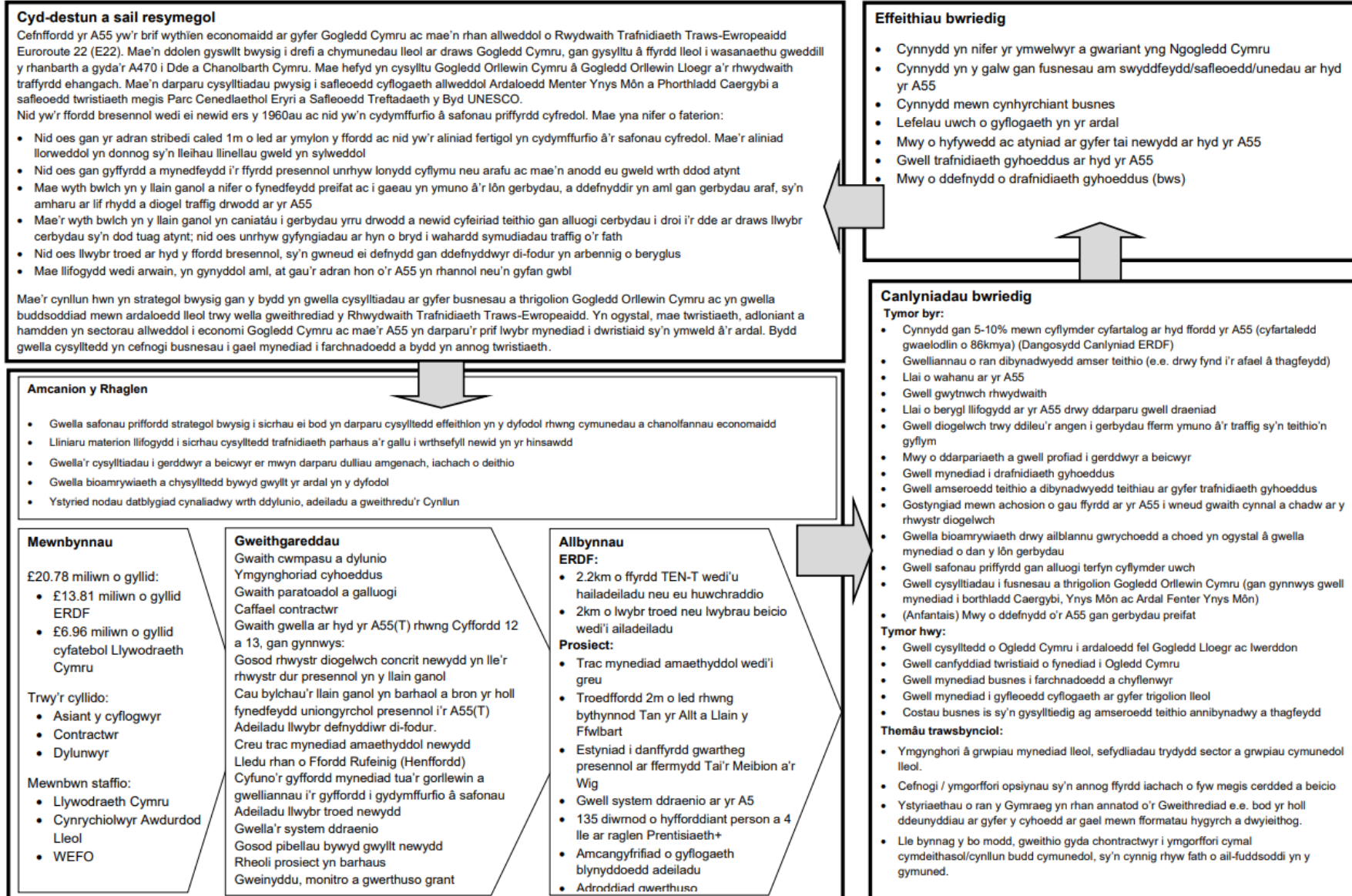
⁶⁸ SQW/Llywodraeth Cymru (2020), Eiddo Masnachol: Dadansoddiad o'r farchnad ac ymyriadau posibl, tud.25

Ffigur D.2: Model rhesymeg gwelliannau'r A40



Ffynhonnell: SQW

Ffigur D.3: Model rhesymeg A55 Abergwyngregyn



Resource adapted from <https://mrccommunity.org.uk/resources/logic-models-and-templates>

Atodiad E: Arfarniad o opsiynau gwerthuso gwrthffeithiol

Mae'r fethodoleg ar gyfer gwerthuso gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF wedi'i nodi yn y Cynllun Gwerthuso, a gwblhawyd gyda Llywodraeth Cymru ym mis Tachwedd 2020. Roedd hwn yn nodi nad oedd dull lled-arbrofol, sy'n darparu tystiolaeth ddeuaidd ynglŷn ag a yw canlyniad wedi'i wireddu ai peidio, yn ymarferol gan na fydd llawer o ganlyniadau'r gweithrediad yn cael eu gwireddu o fewn amserlen y gwerthusiad. Fodd bynnag, pe bai'r gwerthusiad yn cael ei gyflawni dros gyfnod hwy, mae opsiynau pellach y gellid eu hystyried ar gyfer dull gwrthffeithiol. Mae'r adran hon yn nodi'r gwerthusiad o bedwar opsiwn gwrthffeithiol.

Gwerthusiad opsiynau gwrthffeithiol

Mae'r opsiynau gwrthffeithiol a ystyriwyd yn seiliedig yn bennaf ar y newidyn canlyniad: cynnydd mewn cyflymder cyfartalog ar yr A40 a'r A55 (Dangosydd Canlyniad ERDF). Mae Tabl E.1 yn rhoi trosolwg o bob un o'r pedwar opsiwn, gan gynnwys cynllun y gwerthusiad, y dystiolaeth a gynhyrchwyd, cyfyngiadau ac a yw'r opsiwn yn ymarferol.

Er nad yw'n bosibl mabwysiadu'r dulliau hyn o fewn cwmpas ac amserlen y gwerthusiad hwn, gellid eu hystyried wrth werthuso cynlluniau ffyrdd Cymru yn y dyfodol.

Tabl E.1: Gwerthusiad opsiynau gwrthffeithiol

Opsiwn gwrthffeithiol	Dyluniad gwerthusiad	Tystiolaeth a grëwyd	Cyfngiadau	Ymarferol i'w ystyried
Dyluniad hap-dreial rheoledig	-	-	-	Na – nid yw'n bosibl gweithredu hap-dreial rheoledig oherwydd natur y cyllid a ffocws yr ymyriad (e.e. priffyrdd)
Cynlluniau ffyrdd y gellir eu cymharu yng Nghymru/DU	- Casglu data am briffyrdd tebyg yng Nghymru gyda newidynnau (e.e. hyd y ffordd, cyflymder cyfartalog, amseroedd teithio, lleoliad, defnydd cerbydau) sy'n cyfateb i weithrediadau ERDF - Defnyddio cyfatebu ystadegol i nodi ffordd wrthffeithiol briodol	Effaith gwelliannau priffyrdd trwy ddadansoddiad Gwahaniaeth mewn Gwahaniaeth (DiD) ar gyflymder ffyrdd, amseroedd teithio, ansawdd aer, nifer y damweiniau	Er mwyn caniatáu ar gyfer oedi mewn data eilaidd, efallai na fydd tystiolaeth ar gael tan 2024/25. Nid yw hyn yn bodloni gofynion WEFO ar gyfer gwerthusiadau ERDF. Mae'n bosibl y bydd angen gwerthusiad pellach ar sail theori i roi cyfrif am ffactorau ehangach a allai ddylanwadu ar ganlyniadau ffyrdd.	Na – nid oes cynllun ffordd addas y gellir ei gymharu wedi'i nodi yng Nghymru

Gwrthffeithiol dylunio piblinell	- Cyflawni'r cynlluniau A55 a dwy gydran yr A40 fesul cam - Crynhoi data am newidynnau'r A55 a'r A40 (e.e. hyd y ffordd, cyflymder cyfartalog, amseroedd teithio, defnydd cerbydau) ar y gwahanol rannau o'r ffordd	Effaith gwelliannau priffyrdd trwy ddadansoddiad DiD ar gyflymder ffyrdd, amseroedd teithio, ansawdd aer, nifer y damweiniau ar y gwahanol rannau o ffyrdd	Mae'r gwaith priffyrdd ar gyfer cam cyntaf y cynlluniau'n debygol o gael effaith ar ganlyniadau ffyrdd y darn arall o ffordd. Er mwyn caniatáu ar gyfer oedi mewn data eilaidd, efallai na fydd tystiolaeth ar gael tan 2024/25. Nid yw hyn yn bodloni gofynion WEFO ar gyfer gwerthusiadau ERDF. Er mwyn caniatáu ar gyfer oedi mewn data eilaidd, efallai na fydd tystiolaeth ar gael tan 2024/25. Nid yw hyn yn bodloni gofynion WEFO ar gyfer gwerthusiadau ERDF. Mae'n bosibl y bydd angen gwerthusiad pellach ar sail theori i roi cyfrif am ffactorau ehangach a allai ddylanwadu ar ganlyniadau ffyrdd.	Na – byddai hyn yn gofyn bod gweithrediadau'r A55 a'r A40 yn cael eu cyflawni fesul cam – mae agosrwydd y cynlluniau hefyd yn debygol o effeithio ar ganlyniadau ffyrdd gweladwy Byddai - fodd bynnag, byddai'n dibynnu ar y data sydd ar gael dros y cyfnodau.
Dadansoddiad cyfres amser	Crynhoi data cyfartalog blyneddol am newidynnau'r A55 a'r A40 (e.e. hyd y ffordd, cyflymder cyfartalog, amseroedd teithio, defnydd cerbydau) o 2000-2010 (cyn-cyhoeddiad), 2010-2020 (ôl-cyhoeddiad, cyn-adeiladu), ac ôl-adeiladu, 2022/2023-2032/33.	- Newidiadau mewn newidynnau ffyrdd cyn-cyhoeddiad, cyn-adeiladu ac ar ôl adeiladu - Effaith gwelliannau priffyrdd trwy gyfresi amser dadansoddi DiD ar gyflymder ffyrdd, amseroedd teithio, ansawdd aer, nifer y damweiniau	Er mwyn caniatáu ar gyfer oedi mewn data eilaidd, efallai na fydd tystiolaeth ar gael tan 2024/25. Nid yw hyn yn bodloni gofynion WEFO ar gyfer gwerthusiadau ERDF. Mae'n bosibl y bydd angen gwerthusiad pellach ar sail theori i roi cyfrif am ffactorau ehangach a allai ddylanwadu ar ganlyniadau ffyrdd.	

Mae'r dull DiD yn cymharu sut mae'r mesurau canlyniadau ar gyfer grŵp triniaeth yn newid dros amser o gymharu â sut mae'r un mesurau'n newid dros amser ar gyfer grŵp rheoli. Mae hyn yn cyfrif am y ffaith nad yw pob newid a welwyd yn y grŵp triniaeth yn digwydd oherwydd y driniaeth, byddai rhai ohonynt wedi digwydd beth bynnag. Mae fersiwn sylfaenol yr amcangyfrifydd gwahaniaeth-mewn-gwahaniaeth yn gofyn am ddata o ddau gyfnod (cyn ac ar ôl y

driniaeth) ar gyfer dau grŵp (triniaeth a chymhariaeth/rheolaeth). Mae'r gwahaniaethau mewn canlyniadau rhwng y ddau grŵp yn cael eu cyfrifo yn y ddau gyfnod ac yna eu cymharu i benderfynu a yw'r rhaglen wedi cael unrhyw effaith.

Ffynhonnell: SQW

Atodiad F: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr

Ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, mae adolygiad o gynlluniau priffyrdd ledled Cymru ar y gweill⁶⁹. Dechreuwyd yr adolygiad hwn yn dilyn cyhoeddiad ym mis Mehefin 2021 gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ynglŷn â rhewi prosiectau adeiladu ffyrdd newydd⁷⁰. Mae panel annibynnol wedi'i benodi i gynnal yr adolygiad⁷¹. Mae Cyffyrdd yr A55⁷² yn mynd i gael eu hystyried o dan gylch gwaith yr adolygiad. Nid yw'r gwelliannau ar yr A55 o Abergwyngregyn i Dai'r Meibion a gwelliannau i'r A40⁷³ rhwng Llanddewi Felfre a Chroesffordd Maencoch i'w cynnwys yn yr adolygiad. Er mwyn galluogi cynllun Cyffyrdd yr A55 i fod yn rhan o Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd y penderfyniad i ohirio'r ymchwiliad cyhoeddus ar gyfer Cyffyrdd yr A55 ar 15 Medi 2021. Mae'r oedi dilynol i'r rhaglen adeiladu ar gyfer gweithrediad Cyffyrdd yr A55 y tu hwnt i haf 2023 yn golygu y bydd y tu hwnt i gwmpas rhaglen ERDF. O ganlyniad mae Swyddogion Llywodraeth Cymru wedi gofyn iddo gael ei dynnu'n ôl o raglen ERDF.

Yn dilyn y cais i dynnu gweithrediad Cyffyrdd yr A55 yn ôl o raglen ERDF, ni fydd y gweithrediad yn cael ei ystyried fel rhan o'r gwerthusiad terfynol mwyach, fodd bynnag mae'r ymchwil a gynhaliwyd hyd at y pwynt hwn wedi'i gynnwys yn yr adroddiad interim hwn er gwybodaeth.

Rhesymeg ar gyfer gweithrediad cyffyrdd yr A55

Fel yr amlygwyd yn gynharach ym mharagraff 4.1, cydnabuwyd y materion a nodwyd mewn perthynas â'r A55 am y tro cyntaf yn "*Gyrru Cymru Ymlaen*" a gynhyrchwyd gan y Swyddfa Gymreig ym 1998. Roedd hwn yn cydnabod diffyg trefniadau troi diogel ar yr A55 rhwng Tal-y-bont ac Abergwyngregyn, gan ysgogi'r angen i ailadeiladu'r briffordd.

Yn benodol, mae materion allweddol wedi'u nodi mewn perthynas â'r ddwy gylchfan ar yr A55. Nodwyd hyn yn fersiwn Drafft 2014 o'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTFP)⁷⁴, a ddywedodd, "*Mae nifer o faterion capasiti ar rwydwaith Gogledd Cymru ar yr A55, yn gysylltiedig â thraffig fferi a thraffig yr haf, yn enwedig o amgylch Cyffyrdd 15 ac 16...*".⁷⁵

Y ddwy gylchfan ar Gyffyrdd 15 ac 16 yw'r unig gylchfannau ar lwybr y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd o Gaergybi i Hull, ac maent yn cyfyngu ar lif rhwydd y traffig. Mae hyn wedi arwain at

⁶⁹ [Adolygiad ffyrdd | GOV.WALES](#)

⁷⁰ [Cyfarfod Llawn 22/06/2021 - Senedd Cymru \(assembly.wales\) Datganiad y Dirprwy Weinidog i'r Senedd](#)
⁷¹ [Panel o arbenigwyr trafndiaeth a newid yn yr hinsawdd blaenllaw y DU i gynnal adolygiad o ffyrdd | GOV.WALES](#)

⁷² [Datganiad Ysgrifenedig: Gwelliannau i Gyffyrdd 14 i 16 yr A55 \(15 Medi 2021\) | GOV.WALES](#)

⁷³ [A40: Gwelliannau Llanddewi Felfre i Groesffordd Maencoch | GOV.WALES](#)

⁷⁴ Sylwer y cyhoeddwyd [fersiwn terfynol o'r NTFP](#) yn 2015.

⁷⁵ Llywodraeth Cymru (2019) A55: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16; Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

gynnydd mewn amseroedd teithio a dibynadwyedd gwael o ran amseroedd teithio. Maent hefyd yn cyfrannu at yr achosion o draffig llonydd yn mynd i mewn i dwneli Pen-y-Clip a Phenmaenbach, a all yn ei dro beri perygl o ran diogelwch.

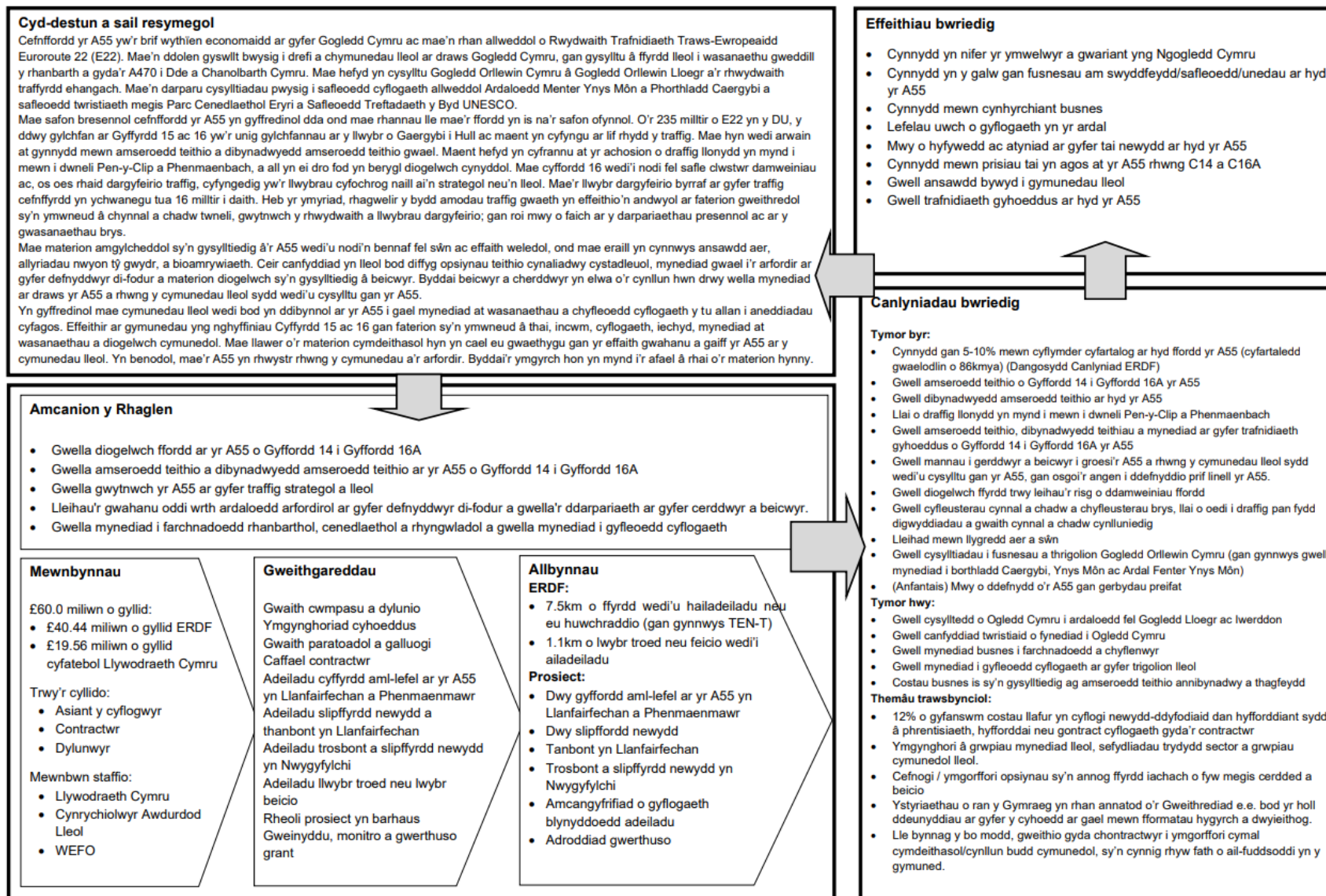
Mae Cyffordd 16 wedi'i nodi fel safle clwstwr damweiniau ac, os oes rhaid dargyfeirio traffig, cyfyngedig yw'r llwybrau cyfochrog naill ai'n strategol neu'n lleol. Mae'r llwybr dargyfeirio byrraf ar gyfer traffig cefnffyrdd yn ychwanegu tua 16 milltir at daith. Heb yr ymyriad, rhagwelir y bydd amodau traffig gwaeth yn effeithio'n andwyol ar faterion gweithredol sy'n ymwneud â chynnal a chadw twneli, gwytnwch y rhwydwaith a llwybrau dargyfeirio; gan roi mwy o faich ar y darpariaethau presennol ac ar y gwasanaethau brys.

Mae materion amgylcheddol sy'n gysylltiedig â'r A55 wedi'u nodi'n bennaf fel sŵn ac effaith weledol, ond mae eraill yn cynnwys ansawdd aer, allyriadau nwyon tŷ gwydr, a bioamrywiaeth. Ceir canfyddiad yn lleol bod diffyg opsiynau teithio cynaliadwy cystadleuol, mynediad gwael i'r arfordir ar gyfer defnyddwyr di-fodur a materion diogelwch sy'n gysylltiedig â beicwyr.

Yn gyffredinol mae cymunedau lleol wedi bod yn ddibynol ar yr A55 i gael mynediad at wasanaethau a chyfleoedd cyflogaeth y tu allan i aneddiadau cyfagos. Effeithir ar gymunedau yng nghyffiniau Cyffyrdd 15 ac 16 gan faterion sy'n ymwneud â thai, incwm, cyflogaeth, iechyd, mynediad at wasanaethau a diogelwch cymunedol. Mae llawer o'r materion cymdeithasol hyn yn cael eu gwaethygu gan yr effaith gwahanu a gaiff yr A55 ar y cymunedau lleol. Yn benodol, mae'r A55 yn rhwystro rhwng y cymunedau a'r arfordir. Er enghraifft, dywedir bod Penmaenmawr wedi dioddef peth caledi economaidd pan adeiladwyd yr A55 gyntaf wrth iddi wahanu'r pentref oddi wrth y môr, lleihau twristiaeth, a'i gwneud yn anos cael mynediad i siopau lleol.

Mae model rhesymeg a theori newid wedi'u datblygu (Ffigur F.1) i ddarparu fframwaith ar gyfer gwerthuso Gwelliannau i Gyffyrdd yr A55. Mae'r model rhesymeg a theori newid wedi'u llywio gan yr adolygiad o'r ddogfen gefndirol a'r ymgynghoriadau gyda rhanddeiliaid perthnasol ac fe'i datblygwyd ar yr un pryd â'r modelau rhesymeg ar gyfer yr A55 Abergwyngregyn a'r A40.

Ffigur F.1: Model rhesymeg cyffyrdd yr A55



Resource adapted from <https://mycommunity.org.uk/resources/logic-models-and-templates>

Ffynhonnell: SQW

Disgrifiad o'r gweithrediad

Mae'r gweithrediad wedi'i leoli yng Ngogledd Cymru rhwng Conwy a Bangor, fel y dangosir yn Ffigur F.2. Mae'r gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yng Nghonwy yn golygu cael gwared ar y ddwy gylchfan bresennol a'u disodli â chyffyrdd a wahenir gan raddiant. Bydd y prosiect hefyd yn cyflwyno slipffyrdd newydd ac is-bont yn Llanfairfechan, a throsbont a slipffyrdd newydd yn Nwygyfylchi. Bydd 7.5km o ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio, ac 1.1km o lwybr troed neu lwybr beicio yn cael ei greu neu ei ailadeiladu.

Cyfanswm cost y cynllun yw £60.0 miliwn, sy'n cynnwys £40.44 miliwn o arian ERDF a £19.56 miliwn o arian cyfatebol gan Lywodraeth Cymru.

Sylwer fod costau safonedig yn gysylltiedig â phrosiectau gwella ffyrdd nad ydynt yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Daw'r costau hyn gan Lywodraeth Cymru ac maent yn ychwanegol at gyfanswm costau prosiect WEFO a restrir uchod⁷⁶.

Ffigur F.2: Map o Weithrediad Cyffyrdd yr A55



Ffynhonnell: Cynhyrchwyd gan SQW 2019. Trwydded 100030994. Mae'n cynnwys data OS © Hawlfraint y Goron [a hawl cronfa ddata] 2020.

Nodau ac amcanion

Wedi'i gymeradwyo'n wreiddiol ar gyfer cyllid gan Raglen Weithredu ERDF 2014-2020, o dan Amcan Penodol 4.1, nod y **gweithrediad yw mynd i'r afael â materion ymyloldeb a gwella buddsoddiad preifat mewn ardaloedd lleol drwy wella gweithrediad y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN). -T). Dangosydd Canlyniad ERDF**

⁷⁶ [A55: cyffyrdd 15 ac 16 \(trosolwg\) | GOV.WALES](#)

yw cynnydd gan 4-9% yn y cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A55 (o gyfartaledd gwaelodlin o 84kmya – Cyffyrdd 14-17). **Y Dangosyddion Allbwn ERDF oedd:**

- Cyfanswm hyd ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T): 7.5k
- Llwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ailadeiladu: 1.1km

Amcanion penodol y gweithrediad, a gymerwyd o Gynllun Busnes Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55 Llywodraeth Cymru:

- lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol eraill o drafnidiaeth
- integreiddio trafndiaeth leol
- gwella cysylltedd rhyngwladol
- cynyddu diogelwch a diogeledd
- hwyluso adfywiad economaidd yn ardal Ynys Môn / Menai

Yn ogystal, mae cyflwyniad ar y cynigion dylunio rhagarweiniol⁷⁷ yn nodi amcanion manylach, gan gynnwys:

- gwella diogelwch ffyrdd ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A
- gwella amseroedd teithio a dibynadwyedd amseroedd teithio ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A
- gwella gwynwch yr A55 ar gyfer traffig strategol a lleol
- lleihau'r gwahanu oddi wrth ardaloedd arfordirol ar gyfer defnyddwyr di-fodur a gwella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr
- cymryd camau rhesymol i adeiladu cymunedau iachach a gwell amgylcheddau
- gwella mynediad i farchnadoedd rhanbarthol, cenedlaethol a rhyngwladol a gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth
- darparu mwy o gyfleoedd ar gyfer trafndiaeth integredig⁷⁸
- lleihau gwyradau technegol oddi wrth y safon (i wella diogelwch)
- lleihau'r angen i leihau terfynau cyflymder (i leihau oedi)
- lleihau achosion o darfu yn ystod y gwaith adeiladu (i drigolion lleol a busnesau, yn ogystal ag ar hyd yr A55 ei hun)

Themâu trawsbynciol

⁷⁷ Llywodraeth Cymru (2018) [*Gwelliannau Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55: Cynigion dylunio rhagarweiniol cyflwyniad i Gyngor Tref Llanfairfechan*](#)

⁷⁸ Gwneir hyn yn bennaf drwy gyfuno cynigion ar gyfer ffyrdd, rheilffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus i alluogi pobl a nwyddau i deithio'n fwy effeithlon a chynaliadw.

Mae'r gweithgareddau CCT allweddol y mae gweithrediad cyffyrdd yr A55 yn bwriadu mynd i'r afael â nhw i'w gweld yn y tabl isod:

Tabl F.1: Cyfraniad Cyffyrdd A55 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)

Themâu Trawsbynciol	Gweithredu y cytunwyd arno	Gweithredu hyd yma
Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol	Ymgynghori â grwpiau mynediad lleol, sefydliadau Trydydd Sector a grwpiau cymunedol lleol.	Mae'r cynllun wedi, a bydd yn parhau i fod yn destun ymgynghoriad helaeth gyda rhanddeiliaid lleol. Mae'n hanfodol bod perthnasoedd llwyddiannus yn cael eu sefydlu a'u cynnal gyda phob trydydd parti sydd â diddordeb, trwy Gyswllt Cyhoeddus effeithiol. Bydd y broses hon yn cael ei hwyluso'n bennaf gan Swyddog Cyswllt Cyhoeddus y prosiect, Cydlynnydd Amgylcheddol yn ogystal â Chyfarwyddwr y Prosiect a Pheiriannydd y Prosiect
Cyfle Cyfartal, Prif Ffrydio Rhyw	Iaith / Hygyrchedd - Mae angen i'r gweithrediad hefyd ymgorffori ystyriaethau i'r Gymraeg. Er enghraifft, sicrhau bod yr holl ddeunyddiau, gwefannau a chyhoeddusrwydd a anelir at y cyhoedd ar gael mewn fformatau hygyrch a dwyieithog. Cymalau Cymdeithasol / Cynlluniau Budd i'r Gymuned - Lle bynnag y bo modd, mae gweithio gyda chontractwyr i ymgorffori cymal cymdeithasol/cynllun budd i'r gymuned, sy'n cynnig rhyw fath o ail-fuddsoddi yn y gymuned trwy brofiad gwaith/lleoliadau ar gyfer hyfforddeion a chyfleoedd cyflogaeth, yn buddsoddi'n ôl yn y gymuned leol, er	Bydd y gweithrediad yn ystyried y Gymraeg ac yn sicrhau nad yw'r Gymraeg yn cael ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg, yn enwedig o ran gwybodaeth i'r cyhoedd a thrigolion am y cynllun a'r arwyddion. Bydd y cynllun yn cael ei gyflawni yn unol ag arfer gorau a nodir yng nghanllaw Llywodraeth Cymru, Budd i'r Gymuned: Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru. Fel rhan o'i hymdrechion i fynd i'r afael â themâu budd i'r gymuned, mae Llywodraeth Cymru yn mynnu bod y Contractwr yn nodi ac

enghraifft noddi timau pêl-droed lleol neu dalu i ail-addurno'r ganolfan gymunedol ac ati.

yn cofnodi'r holl fuddion sy'n gysylltiedig â'r gymuned.

Mae'r Offeryn Mesur Budd i'r Gymuned (CBMT) yn daenlen Excel sy'n casglu'r ystod lawn o ganlyniadau Budd i'r Gymuned, nid dim ond yr agweddau hynny y mae gwerth ariannol iddynt, ac i ddarparu ffordd gyson o fesur amcanion Budd i'r Gymuned.

Mae'r offeryn wedi'i adeiladu o amgylch cysyniad y lluosydd economaidd lleol ac mae'n defnyddio canlyniadau'r ystod o Fuddiannau i'r Gymuned a ddewiswyd ar brosiect caffael i gynhyrchu Lluosydd Lleol Cymreig.

Bydd yn ofynnol i'r Contractwr gynnal a llenwi'r CBMT i'w gyhoeddi'n flynyddol i'r Cyflogwr yn dilyn adolygiad gyda'r Rheolwr Prosiect.

Bydd yn ofynnol i'r Contractwr gwblhau Adroddiad Budd i'r Gymuned o fewn 6 mis i gwblhau'r prosiect adeiladu. Cytunir ar union gwmpas yr adroddiad gyda Llywodraeth Cymru ond bydd yn cofnodi manylion yr holl weithgareddau Budd i'r Gymuned a gyflawnwyd drwy'r cynllun, gan gynnwys Recriwtio a Hyfforddiant wedi'u Targedu fel y manylir isod.

Bydd hefyd yn ofynnol i'r Contractwr gynnal Asesiad Effaith Economaidd Ehangach er mwyn pennu pa effaith y bydd y ffordd osgoi

	yn ei chael ar fusnesau a'r gymuned yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr a'r ardaloedd cyfagos. Fel isafswm, bydd yn ofynnol i'r Contractwr ganiatáu darpariaeth i 12% o gyfanswm costau llafur fod yn cyflogi newydd-ddyfodiaid dan hyfforddiant sydd â phrentisiaeth, hyfforddai neu gontract cyflogaeth gyda'r Contractwr neu is-gontractwr ac sy'n cymryd rhan mewn rhaglen hyfforddiant sy'n dderbyniol gan y Rheolwr Prosiect. Anogir y Contractwr hefyd i ddarparu cyfleoedd hyfforddi ac achredu i bersonél presennol.
Cefnogi / ymgorffori opsiynau sy'n annog ffyrdd iachach o fyw megis cerdded a beicio	Trwy ddarparu llwybrau cerdded a beicio diogel o fewn y pentref bydd y cynlluniau yn annog teithio llesol a ffyrdd iachach o fyw.

Ffynhonnell: Cynllun Busnes A55 Cyffyrdd 15 ac 16, WEFO (Ebrill 2020)

Amserlenni a chynnydd cyflawni hyd yma

Cynnydd hyd yma

Cymeradwywyd y gweithrediad ar gyfer £26.3 miliwn ym mis Rhagfyr 2016, a dechreuodd y gwaith ar y gweithrediad ym mis Hydref 2017; roedd y gweithrediad i fod i gael ei gwblhau yn wreiddiol yn ystod gaeaf 2022. Yn 2017, penodwyd Carillion o dan gaffaeliad Cynnwys Contractwr ar gam Cynnar, gyda Ramboll wedi'i is-gontractio fel y prif ddylunydd. Fodd bynnag, ym mis Ionawr 2018, aeth Carillion i'r wal a phenodwyd Ramboll i gwblhau Camau Allweddol 2, 3 a 4.⁷⁹ Mae Corderoy wedi'i gomisiynu fel Asiant y Cyflogwr ar gyfer y cynllun.

Mae'r **tasgau allweddol canlynol wedi'u cyflawni hyd yma:**

- Camau Allweddol 1 a 2, Dylunio ac Ymchwiliad Rhagarweiniol:
 - Roedd y cynllun yn defnyddio gwaith cynharach o Gam 1 WeITAG a gyflawnwyd rhwng 2008 a 2010.
 - Datblygwyd amcanion y prosiect, ac ystyriwyd rhestr hir o opsiynau cyffordd. Cyflwynwyd amcanion y prosiect a rhestr fer o opsiynau ar gyfer pob cyffordd mewn Arddangosfeydd Gwybodaeth Gyhoeddus a gynhaliwyd yn ystod mis Rhagfyr 2017.
 - Adolygwyd yr adborth ar yr amcanion a gweithrediadau cyffordd. Datblygwyd opsiynau amgen pellach, a aseswyd yn ystod rhan gynnar Cam 2 WeITAG ac a gyflwynwyd mewn ymgynghoriad cyhoeddus rhwng mis Mehefin a mis Awst 2018.⁸⁰
- Cam Allweddol 3, Cyhoeddi'r llwybr a ffefrir ac Adroddiad Cyhoeddi'r Gorchymyn
 - Yn dilyn rhywfaint o waith ychwanegol, cyhoeddwyd yr opsiynau cyffordd a ffefrir ar gyfer Cyffyrdd 15 ac 16 ym mis Ebrill 2019⁸¹. Ers hynny, mae gwaith dylunio rhagarweiniol wedi'i wneud.
 - Mae'r cynllun wedi cwblhau Cam Allweddol 3 a chyhoeddwyd y Gorchmynion drafft ym mis Mawrth 2021. Sefydlwyd gwefan ymgysylltu⁸² gydag arddangosfa ar-lein oherwydd cyfyngiadau COVID-19. Gellid cyflwyno gwrthwynebiadau neu adborth ar y cynllun tan ddechrau mis Mai 2021. Yn dilyn hyn, bydd y cynllun yn mynd drwy'r broses statudol ac efallai y bydd angen cynnal ymchwiliad cyhoeddus.

⁷⁹ Llywodraeth Cymru (2018) [Gwelliannau Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55; Cynigion dylunio rhagarweiniol, cyflwyniad i Gyngor Tref Llanfairfechan](#)

⁸⁰ Llywodraeth Cymru, Ymgynghoriad – ctrynodeb o ymatebion. A55: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16

⁸¹ Llywodraeth Cymru, Ymgynghoriad – ctrynodeb o ymatebion. A55: Gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16

⁸² Llywodraeth Cymru [Ymgysylltiad Cyffyrdd 14/15 ac 16/16A yr A55](#)

Amserlenni

Mae'r amserlen wreiddiol⁸³ ar gyfer y gweithrediad wedi'i nodi yn Nhabl F.2, yn erbyn yr amserlen wirioneddol neu'r amserlen ddiwygiedig ar gyfer y gweithrediad.

Tabl F.2: Amserlen wreiddiol a ddiwygiedig ar gyfer gweithrediad Cyffyrdd A55

	Amserlen wreiddiol	Amserlen ddiwygiedig amcangyfrifedig
Datblygu opsiynau a dyluniad	Hydref 2017 i Gaeaf 2019/20	Hydref 2017 i Hydref 2020
Proses statudol ac ymchwiliad cyhoeddus	Gaeaf 2019/20 i Gaeaf 2020/21	Gaeaf 2020 i Hydref 2021
Dylunio ac adeiladu manwl	2021 i 2022	Gaeaf 2021/2022
Agoriad disgwyliedig	Gaeaf 2022	Haf (Mehefin) 2023

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, [A55: Cyffyrdd 15 ac 16 \(trosolwg\)](#) ac ymgynghoriadau gyda thîm y prosiect

Mae hyn yn dangos bod **y gweithrediad wedi wynebu llawer o oedi**. Mae'r rheswm am yr oedi yn cynnwys:

- bu oedi gyda'r cynllun oherwydd i gwmni Carillion fynd i'r wal a phenodiad Ramboll wedi hynny
- roedd angen ymgynghoriad cyhoeddus ychwanegol i ddeall y materion lleol ac ymgorffori'r rhain yn y gwaith dylunio gyda'r gymuned leol a gymerodd fwy o amser na'r disgwyl⁸⁴
- roedd y tîm prosiect wedi tanamcangyfrif yr amser oedd ei angen i baratoi'r Gorchmynion drafft
- problemau gyda chyflenwr ac ansawdd eu gwaith
- sefyllfa perchnogaeth tir gymhleth gyda llawer o ddarnau bach iawn o dir.

Ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, roedd tîm y prosiect wedi cyhoeddi'r Gorchmynion drafft ac yn aros am wrthwynebiadau ac adborth gan y cyhoedd ar y cynllun. Mae'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i'r cynlluniau wedi'i ohirio nes y clywir yn wahanol fel y gall y cynlluniau fod yn rhan o Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru.

⁸³ Llywodraeth Cymru, [A55: Cyffyrdd 15 ac 16 \(trosolwg\)](#)

⁸⁴ Cymerodd hyn fwy o amser nag a fwrriadwyd gan fod y cyhoedd wedi mynegi gwrthwynebiadau i ddyluniad y cynllun cychwynnol a oedd yn golygu bod yn rhaid datblygu dyluniad amgen ar gyfer y cyffyrdd ac ymgynghori arno wedyn

Canfyddiadau gwerthuso proses

Rheoli prosiect

Mae'r model rheoli a chyflawni cyffredinol yr un fath ar gyfer pob un o'r tri chynllun. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediadau drwy gaffael contractwr sector preifat sy'n gyfrifol am adeiladu. Ceir rhagor o fanylion am y trefniadau yn Atodiad C.

Roedd eglurder ar draws y Tîm Cyflawni Prosiectau ynglŷn â threfniadau rheoli prosiect, rolau a chyfrifoldebau ar gyfer gweithrediad yr A55. Mae'r trefniadau penodol fel a ganlyn:

- Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am oruchwylio'r cynllun
- Cynrychiolir Llywodraeth Cymru gan Asiant y Cyflogwr penodedig, Corderoy, sy'n sicrhau bod y gwaith yn cael ei wneud yn unol â'r fanyleb a'r contract; Mae Corderoy wedi penodi is-ymgynghorwyr, WSP fel cynghorwyr technegol a TACP fel cynghorwyr amgylcheddol
- mae Ramboll wedi'u penodi'n ymgynghorwyr dylunio
- cynhelir cyfarfodydd tîm prosiect rheolaidd o leiaf unwaith y mis, a byddant yn digwydd yn amlach fel a phan fo'n briodol wrth gyflawni'r cynllun; ar gamau hollbwysig o'r prosiect, cynhaliwyd cyfarfodydd tîm deirgwaith yr wythnos neu'n ddyddiol
- cynhelir cyfarfodydd cynnydd misol a fynychir gan Lywodraeth Cymru, Corderoy a Ramboll
- diweddarir cofrestr risg ar ddechrau pob Cam Allweddol mewn gweithdy rheoli risg; yn y cam dylunio, adolygir risgiau bob chwarter o leiaf.

Disgrifiwyd y trefniadau rheoli prosiect fel rhai effeithiol, mae gan dîm y prosiect berthynas waith gref a threfniant gweithio cydweithredol. Nodwyd tri phrif reswm am hyn:

- cynnal cyfarfodydd aml: mae hyn yn sicrhau bod y tîm cyflawni yn cael y wybodaeth ddiweddaraf am dasgau a chamau gweithredu allweddol, yn gallu trafod unrhyw faterion a throsglwyddo gwybodaeth yn gyflym ac yn hawdd
- mae cydweithio da a gweithio mewn partneriaeth yn y tîm cyflawni prosiect: dywedodd un ymgynghorai y gallant fod yn agored ac yn onest â'i gilydd sy'n cefnogi cyfathrebu a chynnydd effeithiol.

O ganlyniad i'r trefniadau rheoli prosiect effeithiol, deliwyd ag unrhyw faterion sydd wedi codi yn brydlon ac yn briodol. Er enghraifft, lle nad oedd is-contractwr cyflenwi yn perfformio yn ôl y disgwyl, nodwyd hyn yn brydlon gan yr ymgynghorydd dylunio a chafwyd deialog agored rhwng tîm y prosiect a Llywodraeth Cymru a arweiniodd at ddatrysiad cyflym a chytunwyd ar ffordd amgen o gyflawni'r elfen honno o'r cynllun.

Cyfathrebu ac ymgysylltu

Hyd yn hyn, ymgynghorwyd yn helaeth â'r gymuned leol ac ymgysylltwyd â chynghorau lleol ar y gweithrediad. Mae hyn wedi cynnwys nifer o arddangosfeydd ac ymgynghoriad cyhoeddus llawn, fel y byddai'n ddisgwyliedig gan gynllun mawr o'r natur hwn. Ar ôl cyhoeddi'r Gorchmynion drafft, y weithdrefn safonol yw cynnal arddangosfeydd personol i'r cyhoedd ddod i weld y cynigion.

Oherwydd cyfyngiadau COVID-19 nid oedd hyn yn bosibl a bu'n rhaid i dîm cyflawni'r prosiect addasu a pharatoi arddangosfa rithwir. Roedd hyn yn cynnwys datblygu gwefan gyda gwybodaeth fanwl am y cynigion ar gyfer y cynllun a chanllawiau ar sut y gall y cyhoedd gyflwyno adborth neu wrthwynebiadau. Roedd y tîm gweithredu hefyd yn cyflogi PLO sy'n gyfrifol am feithrin perthynas â thrigolion lleol a grwpiau cymunedol a darparu diweddariadau ar gynnydd gweithrediad.

Roedd adborth gan ymgynghoreion yn cydnabod yr amgylchiadau heriol (yn ymwneud â chyfyngiadau COVID-19) lle bu'n rhaid i'r tîm cyflawni gynnal yr ymgynghoriad cyhoeddus ac roeddent yn gadarnhaol ar y cyfan ynglŷn â hygyrchedd y wybodaeth a ddarparwyd. Disgrifiwyd sefyllfa'r PLO a lefel ei ymgysylltiad â'r gymuned leol hefyd yn gadarnhaol gan ymgynghoreion.

“Mae'r swyddog cyswllt wedi bod yn ardderchog, ac mae'n braf cael person cyswllt wedi'i enwi er mwyn cyfeirio ymholiadau. Mae hynny'n beth cadarnhaol iawn – mae wedi bod yn dda i weithio gydag ef ac mae o'r radd flaenaf”.

Fodd bynnag, gan fod y sefyllfa gyda'r achosion o COVID-19 a'r cyfyngiadau cysylltiedig yn newid, awgrymodd rhai ymgynghoreion y gallai fod yn fuddiol ailgysylltu â rhanddeiliaid lleol i roi'r wybodaeth ddiweddaraf am gynnydd a'r camau nesaf.

Systemau monitro

Mae systemau monitro prosiectau ar waith ar lefelau amrywiol, gan gynnwys y Tîm Cyflawni Prosiectau, Llywodraeth Cymru a WEFO.

Tîm cyflawni'r prosiect

Teimlai'r rheini yr ymgynghorwyd â hwy bod systemau monitro'r prosiect yn gweithio'n dda ac yn cefnogi cyflwyno'r cynllun yn effeithiol ac effeithlon. Mae'r systemau sydd ar waith wedi galluogi'r tîm i fonitro cynnydd y cynllun, rheoli ac ymateb i risgiau, a sicrhau aliniad ar draws y gwahanol dimau. Yn seiliedig ar broffil cyflawni wedi'i ddiweddarau (a gafodd ei ail-broffilio ym mis Medi 2020) mae Adroddiad Cynnydd diweddaraf y prosiect (Mawrth 2021) yn cadarnhau bod y gwariant ariannol yn unol â'r proffil cyflawni. Adolygir cynnydd yn erbyn y gwariant a ragwelwyd yn wreiddiol yn fanylach yn yr Adroddiad Gwerthuso Terfynol. Mae'r systemau monitro sydd ar waith yn cynnwys:

- rhaglen waith sy'n cael ei diweddaru'n fisol gan Ramboll a'i hadolygu gan Asiant y Cyflogwr cyn ei rhannu â Llywodraeth Cymru
- adroddiad cynnydd misol sy'n cynnwys gwybodaeth am raglenni a gwybodaeth ariannol; mae Asiant y Cyflogwr a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru yn cyfarfod i adolygu hyn cyn y cyfarfod cynnydd misol ehangach
- cofrestr risg prosiect a adolygir ac a ddiweddarir yn rheolaidd; adroddir ar hyn yn yr adroddiadau cynnydd misol a'i drafod yn y cyfarfodydd cynnydd misol.

Tim Cyflawni Seilwaith Llywodraeth Cymru a WEFO

Mae gan Lywodraeth Cymru systemau amrywiol ar waith i fonitro cyflawniad:

- Yn ystod y cyfnod cyflawni, diweddarir Llywodraeth Cymru am gynnydd drwy adroddiadau cynnydd a chyfarfodydd misol. Mae'r adroddiad cynnydd misol yn cynnwys adrannau ar ddiweddariadau cynnydd, proffil yn erbyn gwariant, y blaengynllun, CCT, monitro a gwerthuso, cyhoeddusrwydd, caffael a risgiau.
- O ran rheolaeth ariannol, mae Asiant y Cyflogwr yn gweinyddu'r cytundeb drwy adolygu a derbyn rhaglenni i wirio bod y gweithrediad ar y trywydd cywir yn ogystal â gweinyddu'r taliadau ariannol ar y cynllun. Mae Asiant y Cyflogwr yn derbyn cais am daliad gan Ramboll, yr ymgynghorwyr dylunio, ac yn argymhell ac ardystio taliadau ar ran Llywodraeth Cymru. Mae'n rhaid i unrhyw daliadau sy'n uwch na swm penodol gael eu derbyn gan Lywodraeth Cymru.

Ymgysylltwyd â WEFO (hyd yma) ar sail ad-hoc, yn ôl yr angen, oherwydd y gwariant gweithredu/cynnydd cyfyngedig. Er enghraifft, cyfarfu Asiant y Cyflogwr â staff o WEFO i drafod yr arddangosfa rithwir. Ar hyn o bryd nid oes cyfarfod ffurfiol rheolaidd rhwng Llywodraeth Cymru a WEFO ac felly nid yw cynnydd yn erbyn CCT yn cael ei adolygu'n rheolaidd, ond yn hytrach ar adeg briodol. Wrth i'r cynllun fynd rhagddo a symud i'r cam adeiladu, bydd cyfarfodydd cynnydd chwarterol yn cael eu sefydlu a bydd cynnydd o ran CCT yn eitem ar yr agenda.

Dywedodd cynrychiolwyr Llywodraeth Cymru fod y prosesau monitro'n gweithio'n dda a bod tystiolaeth dda o hyn. Mae'r holl raglenni wedi'u cyflwyno ar amser hyd yma ac wedi'u derbyn. Mae'r cynllun yn profi oedi sylweddol. Fodd bynnag, mae hyn yn rhannol oherwydd ffactorau y tu allan i reolaeth tîm cyflawni'r prosiect, megis yr achosion o COVID-19 ac oedi gydag adolygiadau gweinidogol o fewn Llywodraeth Cymru. Bu'n rhaid i'r cynllun aros am gymeradwyaeth i gyhoeddi'r Gorchmynion drafft, ond mae hyn bellach wedi'i roi. Mae'r newidiadau sydd eu hangen i ddyluniad y cynllun, i adlewyrchu adborth gan randdeiliaid lleol, hefyd wedi bod yn ffactor allweddol yn yr oedi a gafwyd.

Themâu Trawsbynciol

Hyd yma nid yw'r prosiect wedi adrodd yn ffurfiol yn erbyn amcanion y CCT, fel y nodir yn adran 2, i WEFO. Fodd bynnag, fel y nodir uchod, disgwylir y bydd adroddiadau ffurfiol yn cael eu cyflawni yn ystod y cam adeiladu. Darperir y cynnydd a wnaed yn erbyn y CCT yn gyffredinol yn Adroddiad Cynnydd chwarterol y gweithrediad. Mae hyn yn dangos bod cynnydd da yn cael ei wneud ar draws yr holl CCT hyd yma:

- *Datblygu cynaliadwy*

- Mae Llywodraeth Cymru wedi cael yr holl ddogfennaeth, megis adroddiadau Datblygu Cynaliadwy a Datganiad Amgylcheddol, ac mae eu hymgynghorwyr wedi cysylltu â'r partïon perthnasol. Mae'r adborth y mae Llywodraeth Cymru wedi'i gael ganddynt i gyd wedi bod yn gadarnhaol.
- Mae Datganiad Amgylcheddol wedi'i baratoi ac mae'r Ymgynghorydd Dylunio wedi cynnal Asesiad o Oblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd, fel y nodir yn amcanion CCT y gweithrediad (gweler adran 2).
- Mae asesiad carbon o'r ôl troed carbon dangosol sy'n gysylltiedig â chyflawni'r prosiect a'i weithrediadau wedi'i gynnal.
- Mae asesiad o reolaeth gwastraff wedi ei gynnal.

- *Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol*

- Bu ymgynghori helaeth gyda grwpiau cymunedol lleol yn ogystal ag arddangosfeydd ac ymgynghori cyhoeddus. Mae gan y prosiect PLO a'i rôl yw bod yn bwynt cyswllt cychwynnol a darparu diweddariadau i drigolion a chymunedau lleol. Mae hyn wedi mynd i'r afael â'r CCT gan fod y PLO wedi sicrhau bod yr holl randdeiliaid yn ymwybodol o'r gweithrediad, ei gynnydd a'i amserlenni a bod pobl lleol yn cael cyfle i gyfrannu eu barn am y cynllun. Teimlai ymgynghoreion o gyngor cymuned lleol fod hyn wedi bod yn gweithio'n dda a bod y PLO wedi "*gwneud gwaith gwych o roi'r wybodaeth ddiweddaraf i ni*".
- Bydd y cynllun yn ceisio gwella mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus. Er enghraifft, bydd dyluniad y cynllun yn ceisio sicrhau bod arosfannau bysiau wedi'u lleoli mewn ardaloedd lle mae gan bobl fynediad cyfyngedig i gerbydau preifat. Os bydd yn llwyddiannus, bydd hyn yn gwella hygyrchedd yr ardal ar gyfer y gymuned leol.
- Mae rhai o'r pentrefi ar ochr arfordirol y ffordd yn eithaf ynysig oherwydd natur ddaearyddol y pentiroedd ac mae yna ddau bentref sy'n gwbl ar wahân oherwydd

gosodiad y ffordd. Er enghraifft, roedd y gwaith adeiladu gwreiddiol ar yr A55 yn gwahanu Penmaenmawr oddi wrth y môr, ac adroddwyd am effeithiau negyddol ar dwristiaeth a manwerthu. Mae'r cynllun wedi'i gynllunio i liniaru rhai o'r materion hyn trwy gynnig lleoliadau hyfforddiant a phrofiad gwaith a chyfleoedd cyflogaeth i gymunedau lleol, gan gynnwys pobl ifanc. Mae'r cynllun hefyd yn ceisio gwella mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus a chaniatáu mynediad haws i'r cymunedau hyn. Fodd bynnag, mae'r cynllun yn parhau i fod yn ei gamau gweithredu cynnar a dywedodd un ymgynghorai cymunedol fod manylion cyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant yn amwys.

- *Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhyw*

- Mae'r holl ddogfennau a gynhyrchir ac a ddosberthir yn cydymffurfio'n llawn â pholisïau iaith Llywodraeth Cymru. Roedd siaradwyr Cymraeg ar gael mewn digwyddiadau arddangos cyhoeddus ac yn hawdd eu hadnabod fel y gallai pobl siarad â nhw. Roedd yr arddangosfa ar-lein ar gael yn Gymraeg a Saesneg a gallai'r cyhoedd newid rhwng y ddwy iaith yn hawdd.
- Mae adborth o'r ymgynghoriadau cymunedol yn awgrymu mai cymysg yw'r teimlad lleol am y cynllun. Er enghraifft, dywedodd un ymgynghorai cymunedol fod rhai trigolion lleol yn teimlo bod amcanion allweddol y cynllun yn strategol yn hytrach na lleol, megis cyflymu traffig sy'n symud ar hyd yr A55, ac felly bydd yn rhaid i'r gymuned ddioddef aflonyddwch y gwaith adeiladu er budd i eraill. Fodd bynnag, roedd eraill yn cydnabod manteision diogelwch y cynllun yn ogystal â'r gwelliannau sy'n ymwneud â mynediad a llif traffig i bobl leol. Teimlwyd bod manteision cymunedol ymhell i ffwrdd ar hyn o bryd, gyda materion ymarferol yn flaenllaw ym meddyliau pobl ac awgrymwyd y "*dylid bod wedi gwerthu'r rhain yn fwy effeithiol i'r gymuned*". Mae manteision ac effeithiau amgylcheddol yn bryder allweddol i drigolion lleol, a theimlwyd y gallai tîm cyflawni'r prosiect dalu mwy o sylw i dirlunio amgylcheddol.
- Mae Teithio Llesol yn elfen allweddol o'r cynllun ac wedi'i ddylunio mewn modd a fydd yn cysylltu cymunedau â'i gilydd. Mae Llywodraeth Cymru am annog pobl i ddefnyddio dulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy, felly mae rhan o'r cynllun hwn yn ymwneud â chael cysylltiadau diogel a deniadol rhwng cymunedau lleol. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori â Cycling UK, Sustrans a'r cynghorau lleol i ofyn am eu mewnbwn ar sut y gall y cynllun wella Teithio Llesol ac annog pobl i ddefnyddio opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy.

Canfyddiadau Gwerthusiad Effaith Interim

Allbynnau

Mae'r allbynnau i gyd yn ddilys o hyd ond gan nad yw'r cynllun wedi dechrau cael ei adeiladu eto, nid oes unrhyw allbynnau i adrodd arnynt. Unwaith y bydd wedi'i gwblhau, disgwylir i'r cynllun gyflawni'r allbynnau canlynol:

Allbynnau ERDF

- 7.5km o ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T) (dangosydd ERDF)
- 1.1km o lwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ailadeiladu (dangosydd ERDF)

Allbynnau prosiect

- Dwy gyffordd aml-lefel ar yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr
- Dwy slipffordd newydd (wedi'u codi tua 7m uwchlaw lefel bresennol yr A55)
- Tanbont yn Llanfairfechan
- Trosbont a slipffyrdd newydd (tua 7m uwchlaw'r A55 bresennol) yn Nwygyfylchi
- Amcangyfrif o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu - nid yw'r allbwn hwn wedi'i nodi yn yr achos busnes gweithredu ond mae wedi'i nodi a'i gyfrifo gan y gwerthuswr fel allbwn gweithgaredd adeiladu⁸⁵

Canlyniadau

Mae canlyniadau cynllun Cyffyrdd yr A55 yn dibynnu ar gwblhau'r cynllun. Gan na ddisgwylir hyn tan 2023, nid oes unrhyw ganlyniadau wedi'u gwireddu hyd yma. Mae'r canlyniadau allweddol pan fydd y gwaith wedi'i gwblhau yn cynnwys:

- Cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A55 (cyfartaledd gwaelodlin o 86kmya) (Dangosydd Canlyniad ERDF)
- Gwell amseroedd teithio o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A yr A55
- Gwell dibynadwyedd amseroedd teithio ar hyd yr A55
- Llai o draffig llonydd yn mynd i mewn i dwneli Pen-y-Clip a Phenmaenbach
- Gwell diogelwch ffyrdd trwy leihau'r risg o ddamweiniau ffyrdd yn digwydd
- Lleihad mewn llygredd aer a sŵn.

Asesu canlyniadau ehangach

⁸⁵ Amcangyfrifir 712 o flynyddoedd. Cyfrifir blynyddoedd cyflogaeth adeiladu gan ddefnyddio meincnod cyfernod llafur o [nodyn arfer gorau Asiantaeth Cartrefi a Chymunedau](#). Mae hyn yn seiliedig ar werthoedd 2011 y mae cyfraddau chwyddiant wedi'u cymhwyso iddynt. Sylwer, er nad yw'r swyddi'n ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, maent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu. Bydd yr amcangyfrif allbwn yn cael ei ddiweddarau yn ystod y cam gwerthuso terfynol pan fydd gwybodaeth benodol am y cynllun ar gael o gyflawni'r prosiect.

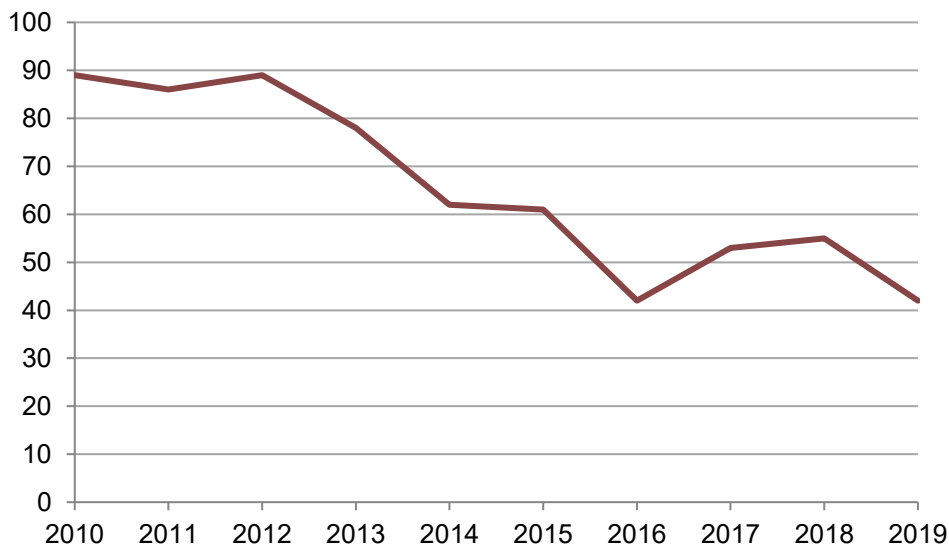
Rhagwelir canlyniadau ehangach amrywiol o ganlyniad i Gyffyrdd yr A55, fel y nodir yn y model rhesymeg (gweler Ffigur F.1). Mae'r adran hon yn nodi safbwyntiau rhanddeiliaid ar y canlyniadau sy'n debygol o gael eu gwireddu a, lle bo'n berthnasol, mae'n cyflwyno data sylfaenol ar gyfer y canlyniadau hynny.

Gwell diogelwch ar y ffyrdd trwy leihau'r risg o ddamweiniau ffyrdd yn digwydd

Gwell diogelwch oedd y canlyniad a ragwelwyd amlaf o'r gwelliannau i Gyffyrdd yr A55. Dywedodd un ymgynghorai cymunedol fod diogelwch ar Gyffordd 15 yn bryder arbennig oherwydd anawsterau mewn cael mynediad i'r A55 ar adegau prysur; nododd yr ymgynghorai fod damweiniau mynych yno. Yn ogystal, mae'r cyflymder traffig sy'n agosáu at y cyffyrdd yn gallu bod yn *"eithaf brawychus i ddefnyddwyr ffyrdd lleol sy'n ceisio cael mynediad i neu adael y gylchfan"*. Disgwylir y bydd cael gwared ar y gylchfan a'r manau mynediad a gadael gwell yn dod â manteision nodedig o ran diogelwch ffyrdd ar y cyffyrdd.

Mae dadansoddiad o ddata damweiniau ar yr A55 yn dangos bod cyfartaledd o 66 o ddamweiniau y flwyddyn rhwng 2010 a 2019 (gweler Ffigur F.3). Dros y cyfnod hwn, gwelwyd y nifer uchaf o ddamweiniau yn 2012 (89). Ers hynny, mae nifer y damweiniau y flwyddyn wedi gostwng yn raddol i 42 yn 2019.

Ffigur F.3: Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A55



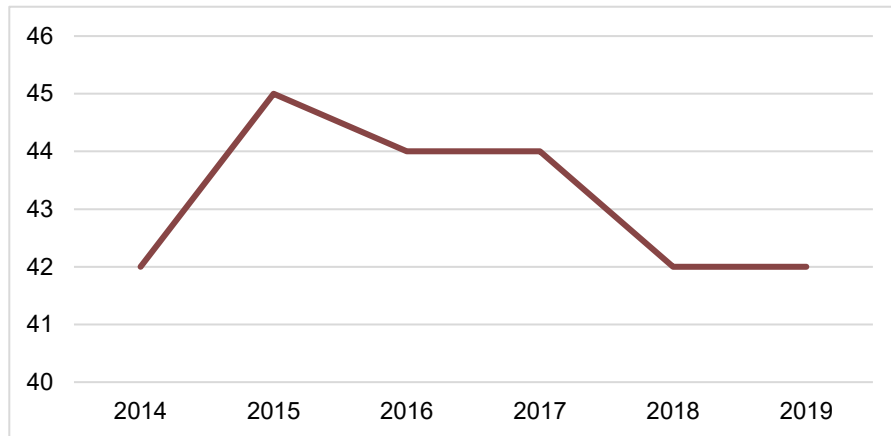
Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata lefel Damweiniau, StatsCymru

Gwell amseroedd teithio o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A yr A55 / Amseroedd teithio gwell ar hyd yr A55

Disgrifiodd llawer o ymgynghoreion yr heriau presennol a gyflwynir gan Gyffyrdd 15 ac 16 o ran y tagfeydd a'r oedi a achosir wrth gael mynediad i'r A55. Ar gyfer trigolion lleol, dywedodd un

ymgynghorai fod aelodau o'r gymuned leol yn aml yn aros am gyfnodau hir wrth y gylchfan ar Gyffordd 16 i ymuno â'r A55. Disgwylir i'r gweithrediad fynd i'r afael â'r materion hyn a lleihau amseroedd teithio drwy wella llif y traffig i'r A55, ac felly mynediad i'r A55 i bobl leol.

Ffigur F.4: Amser teithio ar gyfartaledd ar yr A55 y flwyddyn (munudau): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)



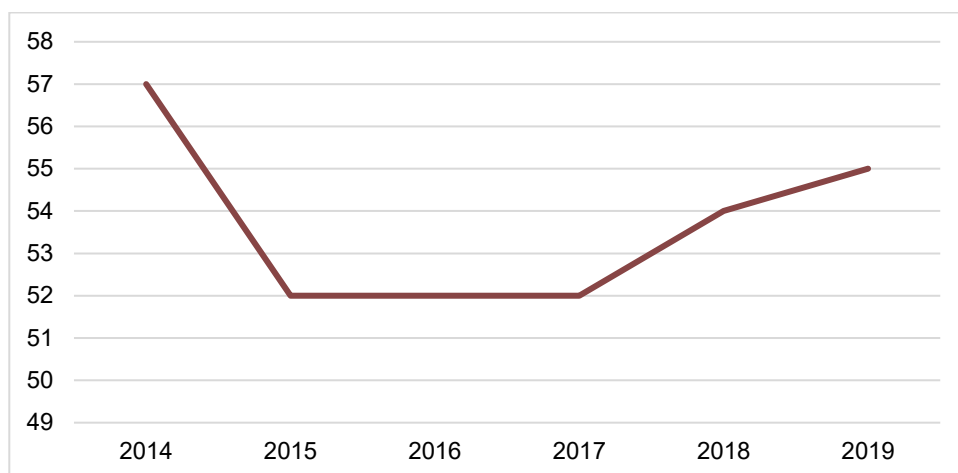
Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

Mae data priffyrdd INRIX⁸⁶, o Dal-y-bont i Gonwy, wedi'i ddadansoddi i ddeall newidiadau yn yr amser teithio cyfartalog (munudau) ar yr A55 ac unrhyw newidiadau dros amser.

Mae hyn yn dangos bod yr amser teithio cyfartalog wedi aros yn gymharol sefydlog rhwng 2014 a 2019, ar gyfartaledd o 42 munud yn y ddwy flynedd. Fodd bynnag, gwelwyd cynnydd mewn cyflymder teithio cyfartalog yn 2015 i 45 munud (+3 munud), a oedd wedyn gostyngiad flwyddyn ar ôl blwyddyn i gyfartaledd o 42 munud yn 2018. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddarau a'i ddadansoddi fel rhan o'r gwerthusiad terfynol o weithrediad yr A55 i asesu unrhyw newidiadau mewn amseroedd teithio.

Ffigur F.5: Cyflymder teithio cyfartalog ar yr A55 y flwyddyn (mya): Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Gonwy (C17)

⁸⁶ [Asiantaeth Priffyrdd y DU – data INRIX](#)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX, StatsCymru

Mae dadansoddiad o ddata INRIX yn dangos bod y cyflymder teithio cyfartalog (mya) y flwyddyn ar yr A55 wedi gostwng ychydig o 57 yn 2014, i 55 yn 2019, er gwaethaf cynnydd bach o flwyddyn i flwyddyn o 2017 i 2019. Bydd y data hwn yn cael ei ddiweddarau a'i ddadansoddi fel rhan o werthusiad terfynol gweithrediad yr A55 i asesu i ba raddau y cyflawnir Dangosydd Canlyniad ERDF: Cynnydd gan 5-10% yn y cyflymder cyfartalog ar hyd yr A55.

Gwell amseroedd teithio, dibynadwyedd siwrneiau a mynediad gwell ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A yr A55

O ganlyniad i'r gwelliannau i'r cyffyrdd, disgwylir y bydd amseroedd teithio a dibynadwyedd teithiau hefyd yn gwella ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, sef bysiau sy'n gweithredu ar y llwybr. Bydd hyn yn cael ei alluogi gan gynnydd mewn llif traffig drwy'r ddwy gyffordd a gostyngiad mewn materion diogelwch a damweiniau.

Gwell mynediad i gerddwyr a beicwyr i groesi'r A55 a rhwng y cymunedau lleol sydd wedi'u cysylltu gan yr A55, gan osgoi'r angen i ddefnyddio prif reilffordd yr A55

Mae gwelliannau sylweddol wedi'u cynllunio ar gyfer teithio llesol a defnydd di-fodur o amgylch Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55⁸⁷ er mwyn lleihau'r gwahanu ar draws coridor yr A55 a gwella diogelwch ar hyd Llwybr 5 presennol Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol Sustrans (NCNR5).

Roedd rhywfaint o ymwybyddiaeth ymhlith ymgynghoreion cymunedol ynglŷn â'r ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol fel rhan o weithrediad Cyffyrdd yr A55. Disgrifiodd un ymgynghorai fod y ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol yn cael ei chroesawu gan y gymuned leol a disgwylir iddo gynyddu athreiddedd yr ardal. Awgrymodd adborth gan un ymgynghorai awdurdod lleol, er bod

⁸⁷ [Gwelliannau Cyffyrdd 14 a 15 yr A55 Adroddiad Asesiad Cam 3 y Cynllun \(gov.wales\)](#)

cefnogaeth i'r cynlluniau, y gellid eu gwella drwy wella'r seilwaith teithio llesol yn y pentrefi lleol, gan greu gwell cysylltiadau i'r cymunedau lleol.