



Rhif Ymchwil Gymdeithasol: 39/2026

Dyddiad cyhoeddi: 17/03/2026

Gwerthusiad ffurfiannol o Weithrediad Ffordd yr A40 a ariennir gan ERDF

This document is also available in English.

Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg.

Gwerthusiad ffurfiannol o Weithrediad Ffordd a ariennir gan ERDF: Gwelliannau A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch

Awduron/Cwmni: SQW



Adroddiad Ymchwil Llawn: Gill, Ross; Sprackling, Imogen. (2024).
Gwerthusiad ffurfiannol o Weithrediad Ffordd yr A40 a ariennir gan ERDF.
Caerdydd: Llywodraeth Cymru, adroddiad o Ymchwil Gymdeithasol y
Llywodraeth rhif 39/2026.

Gellir dod o hyd i'r adroddiad hwn ar dudalennau Ystadegau ac ymchwil
gwefan Llywodraeth Cymru: <https://www.llyw.cymru/ystadegau-ac-ymchwil>

Safbwyntiau'r ymchwilydd sy'n cael eu mynegi yn yr adroddiad hwn ac nid o
reidrwydd safbwyntiau Llywodraeth Cymru

Am ragor o wybodaeth, cysylltwch â:

Tîm Ymchwil, Monitro a Gwerthuso

Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ

Research.evaluation@gov.wales / Gwerthuso.ymchwil@llyw.cymru

Tabl cynnwys

Rhestr o dablau.....	4
Rhestr o ffigurau	5
Rhestr o dermau	6
1. Rhagymadrodd.....	8
1.1. Ynglŷn â gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF	8
1.2. Cyflwyno gweithrediad Gwelliannau A40 Llanddewi Felfre i Groesffordd Maencoch 9	
1.3. Amcanion a dangosyddion allweddol y gweithrediad	11
1.4. Themâu trawsbynciol.....	12
1.5. Strwythur yr adroddiad.....	12
2. Methodoleg y gwerthusiad	13
2.1. Nodau ac amcanion y gwerthusiad.....	13
2.2. Methodoleg y gwerthusiad	14
3. Cyd-destun ac asesiad o gydweddiad strategol	16
3.1. Seilwaith trafnidiaeth yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru	16
3.2. Aliniad â'r strategaeth drafnidiaeth	18
3.2.1. Cyd-destun strategol a'r rhesymeg wreiddiol.....	18
3.2.2. Datblygiadau dilynol mewn perthynas â datgarboneiddio a sero net.....	19
3.2.3. Yr Adolygiad Ffyrdd	21
3.2.4. Cynllunio seilwaith	22
3.3. Aliniad â'r strategaeth ofodol	23
3.3.1. Cymru'r Dyfodol.....	23
3.4. Aliniad â strategaeth economaidd	24
3.4.1. Strategaeth economaidd genedlaethol	24
3.4.2. Strategaeth economaidd ranbarthol	24
3.4.3. Strategaeth leol	25
3.5. Ymateb i COVID-19	25
3.6. Casgliadau.....	26
4. Trosolwg o'r gweithrediad	27
4.1. Cynnydd o ran cyflawni hyd yma	27
4.2. Amserlenni.....	30
4.3. Oedi i'r cynllun	31

4.4.	Gwariant	32
4.5.	Casgliadau.....	33
5.	Canfyddiadau gwerthusiad y broses	34
5.1.	Rheoli prosiect.....	34
5.2.	Cyfathrebu ac ymgysylltu.....	36
5.3.	Systemau monitro.....	37
5.3.1.	Tîm Cyflawni Prosiect.....	37
5.3.2.	Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru.....	38
5.3.3.	Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru (WEFO)	38
5.4.	Casgliadau.....	39
6.	Themâu Trawsbynciol	40
6.1.	Cyflwyno'r themâu trawsbynciol	40
6.2.	Cynnydd cyffredinol	43
6.3.	Datblygu cynaliadwy	43
6.4.	Mynd i'r Afael â Thlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol	44
6.5.	Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd	45
6.6.	Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol	46
6.7.	Systemau monitro.....	46
6.8.	Edrych i'r dyfodol	47
6.9.	Casgliadau.....	47
7.	Canfyddiadau'r gwerthusiad effaith ac asesiad o ganlyniadau ehangach	48
7.1.	Allbynnau.....	48
7.2.	Canlyniadau.....	50
7.3.	Asesu canlyniadau ehangach.....	51
7.3.1.	Gwell dibynadwyedd mewn amseroedd teithiau / Amseroedd teithiau byrrach ar hyd y llwybr.....	51
7.3.2.	Gostyngiad yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau	51
7.3.3.	Gwell darpariaeth i gerddwyr a beicwyr.....	51
7.3.4.	Gwell ansawdd aer	52
7.3.5.	Lleihad mewn llygredd sŵn	52
7.3.6.	Llai o wahanu cymunedol	52
7.3.7.	Canlyniadau annisgwyl.....	52
7.4.	Asesiad gwerth am arian	53
7.5.	Casgliadau.....	53

8.	Casgliad ac argymhellion	54
8.1.	Asesiad o gydweddiad strategol parhaus	54
8.2.	Crynodeb o gynnydd.....	54
8.3.	Asesu trefniadau rheoli a monitro prosiect.....	55
8.4.	Themâu Trawsbynciol.....	55
8.5.	Cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau	55
8.6.	Asesiad gwerth am arian	56
8.7.	Edrych ymlaen	56
9.	Adran Cyfeiriadau	57
	Atodiad A: Model rhesymeg	59
	Atodiad B: Trosolwg o'r model rheoli a chyflawni ar gyfer y prosiect	60
	Atodiad C: Canllawiau pwnc ar gyfer ymgynghoriadau	63
	Cwestiynau i Dîm Cyflawni Llywodraeth Cymru	63
	Cwestiynau i Dîm Themâu Trawsbynciol WEFO	67
	Cwestiynau i gynrychiolwyr strategol o Lywodraeth Cymru a phartneriaid rhanbarthol/lleol	70
	Cwestiynau i gynrychiolwyr awdurdodau lleol	73
	Cwestiynau i gynrychiolwyr/sefydliadau cymunedol	78

Rhestr o dablau

Tabl 3.1: Dibenion ac amodau a argymhellir ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd yn y dyfodol, yn seiliedig ar yr Adolygiad Ffyrdd	21
Tabl 4.1: Amserlen ar gyfer Gweithrediad yr A40	30
Tabl 6.1: Cyfraniad Gwelliant yr A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)	41
Tabl 7.1: Cyflawniadau yn erbyn allbynnau	49

Rhestr o ffigurau

Ffigur 1.1: Map o'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch	9
Ffigur 2.1: Map o'r prif leoliadau porthladdoedd yng Nghymru (2022), gan gynnwys Caergybi, Abergwaun ac Aberdaugleddau	16
Ffigur 4.1 Map o'r A40 yn dangos lleoliad cyflawniadau WEFO.....	29
Ffigur A.1: Model Rhesymeg A40	59
Ffigur B.1: Proses Gymeradwyo Cam Allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr	60
Ffigur B.2: Organogram cyflawni seilwaith	61
Ffigur B.3: Strwythur llywodraethu Llywodraeth Cymru a chyfrifoldebau am brosiectau priffyrdd	62

Rhestr o dermau

ERDF

Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewro

CCT

Themâu Trawsbynciol

WEFO

Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru

TEN-T

Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd

NDF

Fframwaith Datblygu Cenedlaethol

TRFP

Blaenraglen Cefnffyrdd

WeITAG

Canllaw Arfarnu Trafnidiaeth Cymru

ECI

Ymwneud Cynnar gan Gcontractwr

PLO

Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd

NTFP

Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol

OP

Rhaglen Weithredol

COVID-19

Coronafeirws

PRoWs

Hawliau Tramwy Cyhoeddus

PMA's

Mynedfa Breifat

1. Rhagymadrodd

Mae'r adroddiad hwn yn rhoi gwerthusiad ffurfiannol o briffordd newydd ar yr A40 o Landdewi Felfre i Benblewin a Chroesffordd Maencoch yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru (y cyfeirir ato yn yr adroddiad hwn fel y 'gweithrediad'), a ariennir gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF) a Llywodraeth Cymru fel rhan o Raglen Cronfeydd Strwythurol Ewropeaidd 2014-20.

1.1. Ynglŷn â gweithrediadau ffyrdd a ariennir gan ERDF

Sicrhawyd cyllid ERDF gan Lywodraeth Cymru fel rhan o Raglen Weithredol (OP) ERDF Gorllewin Cymru a'r Cymoedd 2014-20 ^[troednodyn 1] i gyflawni gwelliannau i ddwy ffordd brifwythiennol yng Nghymru: yr A55 a'r A40.

Mae'r rhesymeg strategol ar gyfer buddsoddiad ERDF wedi'i nodi yn yr OP. Mae hwn yn cynnwys amcan i fuddsoddi yn y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) ^[troednodyn 2], sef rhwydwaith o ffyrdd (a seilwaith arall) wedi'i gynllunio sydd â'r nod o "ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth amlfoddol integredig i ganiatáu i bobl a nwyddau symud yn gyflym ac yn rhwydd ar draws yr UE. Bwriad hyn yw cefnogi datblygiad y farchnad fewnol ac atgyfnerthu cydlyniad economaidd a chymdeithasol" ^[troednodyn 3].

Amlygodd yr OP yn benodol fuddsoddiad ar yr A40, gan nodi ffafriaeth i nifer fach o gynlluniau sylweddol er mwyn cael yr effaith fwyaf posibl. Economaidd yw'r rhesymeg buddsoddi craidd a nodir yn yr OP: mae Amcan Penodol 4.1 yn nodi y dylai buddsoddiadau anelu at liniaru ymylodeb a "bydd angen dangos eu bod yn mynd i'r afael â thagfeydd gwirioneddol o ran mynediad at gyflogaeth neu eu bod yn datgloi cyfleoedd ar gyfer twf economaidd ar lefel ranbarthol yn hytrach nag effeithio ar ddewisiadau isranbarthol neu leol ar gyfer lleoliadau busnes yn unig. Dylai fod disgwyliad y bydd buddsoddiad yn ysgogi buddsoddiadau sector preifat ychwanegol (e.e. trwy fewnfuddsoddi)" ^[troednodyn 4]. Disgwylir i weithrediadau hefyd wneud cyfraniad cadarnhaol at ddewisiadau teithio cynaliadwy, gan gynnwys trwy ddarparu llwybrau beicio, llwybrau troed ac ati yn ogystal â gwelliant i'r briffordd. Ystyrir effeithiau'r cynllun ym Mhennod 7.

Yn ogystal â'r buddion economaidd, roedd disgwyl i'r gweithrediadau gyfrannu at ystod ehangach o fuddion amgylcheddol, trafndiaeth a chymdeithasol yn lleol.

Troednodiadau

[1] [Gorllewin Cymru a'r Cymoedd: rhaglen weithredol Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop \(ERDF\) 2014 i 2020 crynodeb](#)

[2] Mae'r A40 yn llunio rhan o lwybr E30 TEN-T, sy'n ymestyn o Iwerddon i Rwsia

[3] [Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd \(TEN-T\) - Hysbysiad Hwylus \(senedd.cymru\)](#)

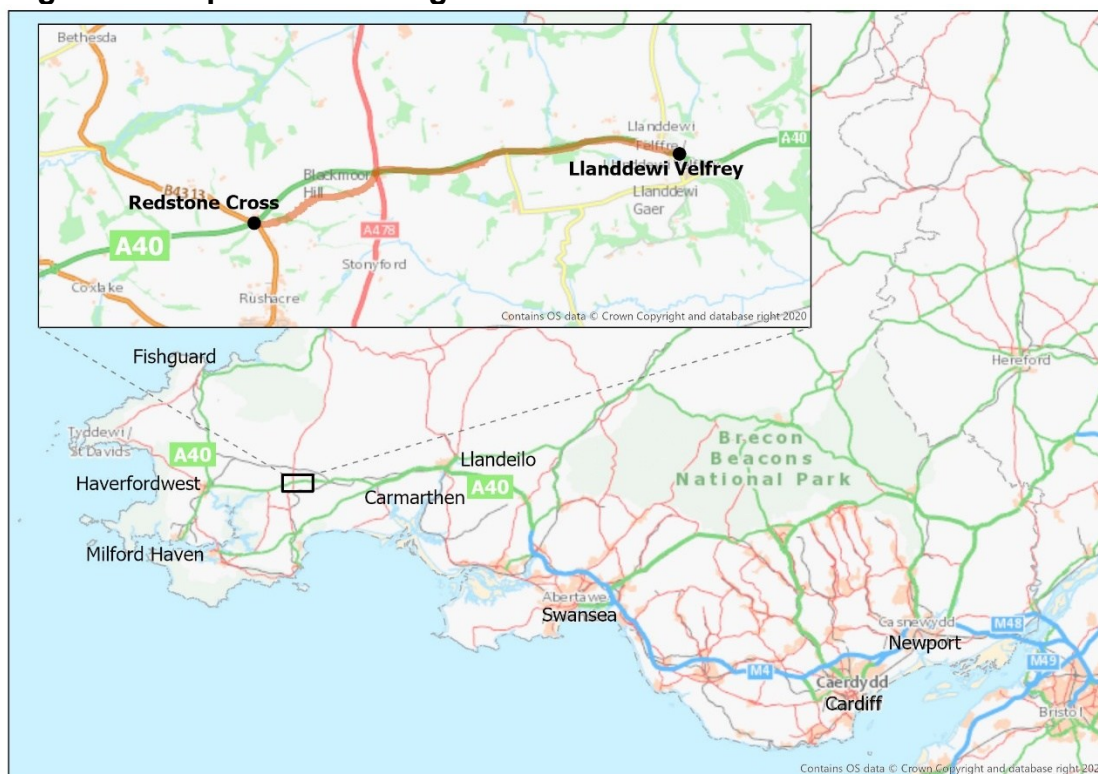
[4] [Gorllewin Cymru a'r Cymoedd: rhaglen weithredol Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop \(ERDF\) 2014 i 2020 crynodeb](#)

1.2. Cyflwyno gweithrediad Gwelliannau A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch

Gan gyfrannu at y flaenoriaeth OP ar gyfer buddsoddi yn yr A40, mae cynllun Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch wedi'i leoli rhwng Caerfyrddin a Hwlfordd, fel y dangosir yn Ffigur 1.1. Mae'n cynnwys adeiladu 4.3km o briffordd newydd i'r gogledd o bentref Llanddewi Felffre a 1.8km o welliannau rhwng Croesffordd Maencoch a Chylchfan Penblewin. Bydd y gweithrediad hwn yn darparu cyfanswm o 6.1km o briffordd well gan gynnwys cyfleoedd goddiweddyd ychwanegol i wella dibynadwyedd teithiau a diogelwch y ffordd.

Yn wreiddiol, roedd cynllun Croesffordd Maencoch 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 dyraniad cyllid ERDF. O ganlyniad, penderfynodd Llywodraeth Cymru roi'r gorau i'r gyfres gyffredinol o gynlluniau, ac ymgorffori cynllun Croesffordd Maencoch yng ngwaith presennol yr A40 o Landdewi Felffre i Benblewin. Barnwyd ei bod yn briodol i weithrediad yr A40 o Landdewi Felffre i Benblewin ymgorffori gwaith gwella Croesffordd Maencoch oherwydd eu bod yn agos i'w gilydd ac yn cyd-fynd o ran rhesymeg ac amcanion.

Ffigur 1.1: Map o'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch



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

Ailbroffiliwyd cyfanswm costau gweithrediad cyfun yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch rhwng mis Medi 2022 a mis Medi 2023. Cyfanswm costau a gymeradwywyd ar gyfer y prosiect oedd £52.884m, yn cynnwys £45.462m o gyllid ERDF a £7.421m gan Lywodraeth Cymru. Cyfanswm costau cymwys y prosiect oedd £52.290m, yn cynnwys £45.462m o gyllid ERDF a £6.828m gan Lywodraeth Cymru. Roedd y ffigurau diwygiedig yn cynrychioli cyfradd ymyrraeth o 86.94%. Estynnwyd dyddiad terfyn y cynllun hefyd i fis Rhagfyr 2023. Erbyn diwedd Rhagfyr 2023, cyfanswm y gwariant cymwys oedd £50.899m, a oedd yn cynnwys £44.254m o grant ERDF ac £8.630m o arian cyfatebol Llywodraeth Cymru. Ceir rhagor o fanylion am wariant ym Mhennod 4.

1.3. Amcanion a dangosyddion allweddol y gweithrediad

Diffiniodd yr OP gyfres o ddangosyddion canlyniad ac allbwn y disgwyliad i weithrediadau a ariennir gan ERDF eu cyflawni. Yn achos gweithrediad Llanddewi Felffre i Groes Goch, roedd y rhain:

- dangosydd Canlyniad ERDF oedd cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A40 (o gyfartaledd llinell sylfaen newydd o 41mya yn 2016 ^[troednodyn 5])
- dangosyddion Allbwn ERDF oedd:
 - cyfanswm hyd ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio (gan gynnwys TEN-T): 6.1km
 - llwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ail-adeiladu: 1km

Erbyn mis Rhagfyr 2023, hawliwyd bod un allbwn wedi'i gyflawni (1km o lwybr troed neu lwybr beicio) a bod un allbwn wedi'i gyflawni'n rhannol (4.5km o ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio). O fis Ionawr 2024, mae'r cynllun wedi bod yn 'anweithredol', sy'n golygu na ellir hawlio rhagor o arian ERDF. Fodd bynnag, bydd gwaith ar y cynllun yn parhau, gyda chyllid gan Lywodraeth Cymru, i wireddu buddsoddiad ERDF. Yn ogystal, er mwyn caniatáu i'r allbynnau llawn gael eu hadrodd i WEFO, mae'r gweithrediad wedi'i ymestyn i fis Rhagfyr 2024.

Amcanion y gweithrediad, a gymerwyd o Astudiaeth WeITAG ^[troednodyn 6], oedd:

- gwella gwytnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd y coridor trafniadaeth dwyrain-gorllewin i gyrchfannau cyflogaeth, cymunedol a thwristiaeth allweddol
- gwella ffyniant a darparu 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 buddion o ran iechyd ac amwynderau
- lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau
- hyrwyddo teithio llesol trwy 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

Troednodiadau

[5] Cyfrifwyd y llinell sylfaen wreiddiol gan ddefnyddio data TrafficMaster. Mae llinell sylfaen newydd wedi'i chyfrifo gan ddefnyddio data Inrix gan nad yw data TrafficMaster ar gael bellach. Ceir rhagor o wybodaeth am hyn ym mhennod 7.

[6] Llywodraeth Cymru (2018) A40 Gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin Adroddiad Cam 1 WeITAG

- rhoi ystyriaeth ddyladwy i effaith trafnidiaeth ar yr amgylchedd a darparu gwelliant pan fo hynny'n ymarferol

1.4. Themâu trawsbynciol

Rhaid i bob gweithrediad a ariennir drwy ERDF hefyd integreiddio cyfres o Themâu Trawsbynciol (CCT) i'w dylunio a'u cyflawni, sy'n gyson â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Mae'r rhain yn ymwneud â datblygu cynaliadwy, trechu tlodi a chynhwysiant cymdeithasol, cyfle cyfartal a phrif ffrydio rhywedd, a'r Gymraeg. Roedd yr achos busnes yn nodi cyfres o gamau gweithredu a fyddai'n cael eu cymryd i integreiddio'r CCT yn y gweithrediad.

1.5. Strwythur yr adroddiad

Mae gweddill yr adroddiad wedi'i strwythuro yn y modd canlynol:

- Mae Pennod 2 yn rhoi trosolwg o fethodoleg y gwerthusiad
- Mae Pennod 3 yn nodi'r cyd-destun ar gyfer y gweithrediad. Mae'n disgrifio mewn rhagor o fanylder y sail resymegol dros y cynllun, yn trafod y cyd-destun economaidd, amgylcheddol a thrafnidiaeth ehangach ar gyfer ei gyflawni ac yn asesu i ba raddau y mae'n cyd-fynd ag amcanion strategol perthnasol
- Mae Pennod 4 yn amlinellu'r cynnydd a wnaed o ran cyflawni, gan ystyried amserlenni, gwariant a chyflawniad allbynnau
- Mae Pennod 5 yn ystyried y broses o gyflawni'r gweithrediad. Mae hyn yn cynnwys effeithiolrwydd trefniadau rheoli prosiect, y broses o fonitro allbynnau a'r trefniadau ar gyfer cyfathrebu, ymgynghori ac ymgysylltu â rhanddeiliaid
- Mae Pennod 6 yn edrych ar gyflawniad y themâu trawsbynciol, a oedd yn agwedd bwysig ar y gweithrediad
- Mae Pennod 7 yn ystyried yr effeithiau a gafodd, neu y disgwylid eu cael, a sut maent yn cymharu â'r rhai a ragwelwyd yn yr achos busnes gwreiddiol
- Yn olaf, mae Pennod 8 yn nodi casgliadau ac argymhellion ar gyfer cynlluniau yn y dyfodol

2. Methodoleg y gwerthusiad

2.1. Nodau ac amcanion y gwerthusiad

Ym mis Mai 2020 comisiynwyd SQW i gynnal gwerthusiad o'r gweithrediad. Mae hyn wedi digwydd ochr yn ochr â gwerthusiad o ail weithrediad ffordd a ariennir gan ERDF (gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion yng Ngogledd Cymru), yr adroddir arno ar wahân ^[troednodyn 7].

Nod y gwerthusiad yw asesu cyflawniad pob gweithrediad yn erbyn y dangosyddion a nodir yn y cynllun busnes priodol a darparu argymhellion ar gyfer gweithgarwch tebyg yn y dyfodol. Gan fod gweithrediad yr A40 o Landdewi Felfre i Groesffordd Maencoch yn dal i gael ei adeiladu, mae'r adroddiad hwn yn rhoi gwerthusiad ffurfiannol yn hytrach na gwerthusiad terfynol o'r cynllun. Yn unol â hyn, amcanion y gwerthusiad ffurfiannol yw:

- archwilio cyfraniad parhaus y gweithrediad gyda strategaethau a pholisïau Llywodraeth Cymru, WEFO a rhai rhanbarthol
- darparu asesiad interim o effeithlonrwydd prosesau rheoli a monitro y rhaglen a nodi sut y gellir gwella'r rhain ar gyfer rhaglenni tebyg yn y dyfodol
- asesu cynnydd y gweithrediad o ran bodloni'r nodau a'r targedau penodol a osodwyd mewn perthynas â'r CCT
- asesu cynnydd y gweithrediad o ran bodloni'r nodau penodol a'r targedau dangosyddion a nodir yn y cynlluniau busnes perthnasol (heb gynnwys y dangosydd cyflymder cyfartalog)
- asesu i ba raddau y mae'r gweithrediad yn debygol o gyflawni'r canlyniadau y mae'n ceisio eu sicrhau (yn ogystal ag unrhyw ganlyniadau ychwanegol neu ganlyniadau anfwriadol)
- asesu a yw canlyniadau ac effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ehangach y gweithrediad yn debygol o gael eu gwireddu yn y dyfodol (lle bo hynny'n ymarferol)
- nodi unrhyw wersi allweddol sy'n berthnasol i'r gweithrediad a gweithrediadau eraill yn y dyfodol er mwyn cyflawni nodau strategol Llywodraeth Cymru, yn enwedig gwersi i symud y prosiect yn ei flaen

Troednodiadau

[7] Roedd y comisiwn gwerthuso hefyd yn cynnwys gwerthusiad o weithrediad trydedd ffordd – gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16 yr A55 yn Llanfairfechan a Phenmaenmawr. Fodd bynnag, tynnwyd y gweithrediad hwn yn ôl o raglen ERDF ym mis Medi 2021, tra'n aros am ganlyniadau Adolygiad Ffyrdd Llywodraeth Cymru (a drafodir ymhellach ym Mhennod 3).

2.2. Methodoleg y gwerthusiad

Mae'r gwerthusiad wedi symud ymlaen trwy dri cham ymchwil. Roedd y rhain yn cynnwys cyfnod cwmpasu cychwynnol yn haf 2020, a arweiniodd at ddatblygu model rhesymeg a chynllun gwerthuso; gwerthusiad interim a adroddwyd ym mis Ionawr 2022 ^[troednodyn 8]; a'r cam gwerthuso terfynol, a oedd yn cynnwys gwerthusiad terfynol o weithrediad yr A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion a gwerthusiad ffurfiannol o weithrediad yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chroesffordd Maencoch. Awgrymwyd pedwar argymhelliad ar gyfer y gweithrediadau yn y gwerthusiad interim a, lle mae tystiolaeth bod y rhain wedi cael sylw, sonnir am hyn yn y ddiweddarach yn yr adroddiad hwn.

Cynhaliwyd tri gweithgaredd ymchwil yn ystod y cam gwerthuso interim a ffurfiannol. Y rhain oedd:

- adolygiad pen desg o ddogfennau polisi/strategaeth, gan gynnwys strategaethau cenedlaethol, strategaethau lleol a rhanbarthol a dogfennau sy'n ymwneud â materion polisi allweddol (e.e. newid yn yr hinsawdd / sero net a'r dull sy'n newid ar gyfer strategaeth drafnidiaeth) ac adferiad ôl-COVID-19
- ymgynghoriadau â rhanddeiliaid (48 i gyd; 31 yn y cam gwerthusiad interim a, gan adeiladu ar hyn, 17 yn y cam ffurfiannol ^[troednodyn 9]). Roedd y rhain ar ffurf cyfweiliadau lled-strwythuredig dwyochrog ac yn ymdrin â chynnydd ac effaith y cynllun. Roedd ymgynghoreion yn cynnwys cynrychiolwyr o'r timau cyflawni prosiect (22), cynrychiolwyr rhanbarthol o Lywodraeth Cymru (6), cynrychiolwyr awdurdodau lleol (9), a sefydliadau cymunedol a busnes (11)
- dadansoddiad o ddata monitro rhaglenni gan gynnwys yr achos busnes diwygiedig (Hydref 2023), adroddiadau cynnydd (hyd at Hydref 2023) a dogfennau yn nodi gwariant, allbynnau a chynnydd yn erbyn y CCT

Troednodiadau

[8] [Gellir gweld y gwerthusiad interim yma](#). Mae'n cynnwys yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin a Chroesffordd Maencoch, yn ogystal â'r A55 o Abergwyngregyn i Dai'r Meibion.

[9] Sylwch y cynhaliwyd llai o ymgynghoriadau ar y cam olaf oherwydd cyfradd ymateb isel a chyfranogiad blaenorol yn y cam gwerthuso interim. Yn y cam gwerthuso terfynol ac unwaith y bydd y cynllun wedi'i gwblhau, byddai'n ddefnyddiol siarad â mwy o sefydliadau cymunedol a busnes i ddeall effaith y cynllun.

Ar y cyfan, roedd y data monitro a dderbyniwyd o ansawdd da ac yn ddibynadwy. Gosodwyd y data gwariant a rannwyd ar lefel uchel ac ar ffurf crynodeb. Er ei fod yn ddefnyddiol ar gyfer olrhain cynnydd cyffredinol, byddai data mwy gronynnog wedi bod yn ddefnyddiol ar gyfer monitro cynnydd yn erbyn gwariant dros amser. Yn ogystal, ar brydiau, gallai'r gwahaniaeth rhwng cyfanswm costau a chostau cymwys fod wedi cael eu gwneud yn gliriach.

Dylid nodi bod y gwaith adeiladu bron wedi'i gwblhau pan oedd yr adroddiad gwerthuso ffurfiannol hwn yn cael ei baratoi. Mae hyn yn golygu nad yw'n bosibl ar y cam hwn i asesu effeithiau'r gweithrediad yn llawn: er enghraifft, ni allwn wybod beth yw effeithiau'r cynllun ar gyfraddau damweiniau na chyflymder cyfartalog teithiau tan beth amser ar ôl ei gwblhau. Rydym felly wedi ystyried i ba raddau y mae'r gweithrediad yn debygol o gyflawni'r effeithiau a ragwelir, yn seiliedig ar dystiolaeth hyd yma. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cynnal adolygiad pellach o effeithiau.

3. Cyd-destun ac asesiad o gydwyddiad strategol

Mae'r bennod hon yn rhoi crynodeb o'r cyd-destun strategol y mae gweithrediad ffordd yr A40 Llanddewi Felfre i Groesffordd Maencoch wedi'i chyflawni ynddo. Mae'n rhoi trosolwg o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol ac yn egluro cyd-destun y polisi trafndiaeth, ei esblygiad a pherthnasedd parhaus y gweithrediad.

3.1. Seilwaith trafndiaeth yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru

Mae'r rhwydwaith seilwaith trafndiaeth strategol yng Nghanolbarth a De-orllewin Cymru¹⁰ yn rhedeg yn fras rhwng y dwyrain a'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 trydydd porthladd mwyaf yn y DU yn ôl maint cludo nwyddau¹²).

Ffigur 2.1: Map o'r prif leoliadau porthladdoedd yng Nghymru (2022), gan gynnwys Caergybi, Abergwaun ac Aberdaugleddau



Ffynhonnell: [Llywodraeth Cymru: Bwletin Ystadegol, Cludiant Môr 2022](#)

Troednodiadau

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

[11] [Llywodraeth Cymru: Bwletin Ystadegol, Cludiant Môr 2022](#)

[12] Yn 2022, gwnaeth ymdrin â 38.9 miliwn tonnelli (Mt) o nwyddau, sef 8.5% o gyfanswm y DU ar gyfer 2022. Mae traffig cludo nwyddau yn Aberdaugleddau yn cyfrif am 72.2% o holl nwyddau porthladdoedd Cymru (gweler [Llywodraeth Cymru: Bwletin Ystadegol, Cludiant Môr 2022](#)).

Mae Cefnffordd yr A40 (sydd tua 260 milltir o hyd) yn darparu cyswllt strategol pwysig i Dde Orllewin Cymru. Mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, porthladdoedd Aberdaugleddau (ar hyd yr A4076) ac Abergwaun, yn ogystal ag economi ehangach canol a gogledd Sir Benfro. Mae o arwyddocâd cenedlaethol a rhyngwladol fel rhan o lwybr E30 TEN-T, gan ffurfio'r cyswllt ffordd allweddol sy'n cysylltu cyfandir Ewrop ac Iwerddon, trwy'r porthladdoedd.^[1]
troednodyn 13] Mae llwybr yr A40 hefyd yn strategol bwysig gan ei fod yn rhoi mynediad i Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gledau gyda'r cyfleoedd y mae'r Ardal Fenter yn eu cyflwyno ym maes ynni adnewyddadwy a gweithgareddau cysylltiedig â phorthladdoedd, yn ogystal â'r prif derfynellau LNG yn Aberdaugleddau ^[troednodyn 14]. Yn ogystal, mae'r A40 yn gwasanaethu economi ymwelwyr bwysig, ac mae datblygiad glan y dŵr defnydd cymysg ychwanegol yn cael ei ddatblygu ym Mhorthladd Aberdaugleddau ^[troednodyn 15].

Mae'r seilwaith ffyrdd yn Ne 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 at drafnidiaeth gyhoeddus. Yn ôl data cyfrifiad o 2021 ^[troednodyn 16], roedd ychydig llai na dwy ran o dair (61%) o weithwyr (16-74 oed) a oedd yn byw yn y rhanbarth yn teithio i'r gwaith gan ddefnyddio car, fan, beic modur, sgwter neu foped. Roedd hyn yn cyfateb i tua 170,278 o bobl ar draws y rhanbarth. Roedd cyfran lai (7% neu 20,840 o bobl) yn teithio ar droed neu ar feic, a dim ond 2% oedd yn teithio ar drên, bws, bws mini neu goets.

Troednodiadau

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

[14] Mae gan Aberdaugleddau bresenoldeb ynni sefydledig. Mae hefyd yn cynnig cyfleusterau porthladd môr dwfn ynghyd ag amodau morol sy'n addas ar gyfer technolegau tonnau a llanw a mynediad i'r grid trydan, gan ei wneud yn lleoliad deniadol ar gyfer gweithgareddau ynni morol. [Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gledau](#).

[15] [Newyddion Diweddaraf am Brosiect Datblygu Glannau Aberdaugleddau](#) (milfordwaterfront.co.uk)

[16] [SYG: Data Cyfrifiad 2021](#)

3.2. Aliniad â'r strategaeth drafnidiaeth

3.2.1. Cyd-destun strategol a'r rhesymeg wreiddiol

Mae'r achos dros wella'r A40 rhwng Llanddewi Felfre, Penblewin a Chroesffordd Maencoch wedi bodoli ers cryn amser. Cyhoeddwyd astudiaeth Sanclêr i Hwlfordd yr A40 ar opsiynau dylunio yn 2015 [troednodyn 17]. Roedd y gwaith hwn yn adeiladu ar astudiaeth gynharach yn 2004 a nododd mai cyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd oedd ar y llwybrau presennol a bod yna bwyntiau tagfeydd penodol a oedd yn arwain at ddibynadwyedd amseroedd teithio gwael a oedd, ynghyd ag aliniad a chymysgedd cerbydau, wedi achosi pryderon diogelwch. Adlewyrchwyd hyn yn yr achos busnes, a amlygodd hanes diogelwch gwael y ffordd oherwydd cyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd yn ddiogel, pwyntiau mynediad lluosog, a chymysgedd o fathau o draffig yn defnyddio'r ffordd yn cyfrannu at rwystredigaeth gyrwyr, patrymau gyrru peryglus a digwyddiadau o wrthdrawiadau.

O safbwynt ehangach, 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 yn pwysleisio cynaliadwyedd fel egwyddor ganolog ac yn cynnwys nod o "gael y gorau o'r system drafnidiaeth bresennol" [troednodyn 18]. Fodd bynnag, mae hefyd yn nodi ymrwymïadau i sicrhau'r canlynol:

- gwelliannau i'r seilwaith ffyrdd, yn enwedig ar y prif lwybrau dwyrain-gorllewin (gan gynnwys rhwydwaith TEN-T)
- gwell cysylltiadau ffyrdd i'r prif borthladdoedd cludo nwyddau
- buddsoddiadau i gefnogi gwell diogelwch a dibynadwyedd

Mae'r ymrwymïadau hyn yn cyd-fynd â nodau ac amcanion y cynllun i wella'r A40 rhwng Llanddewi Felfre, Penblewin a Chroesffordd Maencoch.

Troednodiadau

[17] Llywodraeth Cymru (2015), [Astudiaeth A40 Sancler i Hwlfordd: adroddiad opsiynau dylunio](#)

[18] Llywodraeth Cymru (2008), [Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru \(trid.trb.org\)](#)

3.2.2. Datblygiadau dilynol mewn perthynas â datgarboneiddio a sero net

Ers hynny, mae'r cyd-destun polisi wedi esblygu, gyda mesurau i leihau ôl troed carbon Cymru a chynyddu cynaliadwyedd y system drafnidiaeth yn cael eu cryfhau'n raddol. Er enghraifft, mae nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn cynnwys cymdeithas garbon isel a chymunedau sydd wedi'u cysylltu'n dda, tra bod y bennod ar drafnidiaeth yn Adroddiad Cenedlaethau'r Dyfodol 2020 ^[troednodyn 19] yn nodi sut y gellid gweithredu system drafnidiaeth gynaliadwy. Mae'r rhain yn cynyddu amlygrwydd cymharol teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus o fewn cymysgedd trafndiaeth Cymru ac yn lleihau'r pwyslais ar fuddsoddi mewn ffyrdd.

Mae cyfres o ddatblygiadau strategol yn berthnasol i hyn. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru a Chyngor Sir Penfro ill dau argyfwng hinsawdd yn 2019. Yn dilyn hyn:

- cyhoeddwyd 'Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel' gan Lywodraeth Cymru yn 2019 ^[troednodyn 20]. Mae'r ddogfen hon yn amlinellu nifer o fesurau arwyddocaol i gefnogi lleihau carbon, gan gynnwys: y diffiniad o Hierarchaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy er mwyn arwain buddsoddiad mewn trafndiaeth, blaenoriaethu cerdded a beicio, ac yna trafndiaeth gyhoeddus, cerbydau allyriadau isel iawn (ULEV), ac yn olaf cerbydau modur preifat eraill
- cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei chynllun 'Sero Net Cymru' ym mis Hydref 2021 ^[troednodyn 21]. Mae hwn yn nodi 123 o bolisiâu 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 ^[troednodyn 22] gan 22% erbyn 2025 (dros linell sylfaen 2019) a gan 98% erbyn 2050. Teimlir bod lleihad yn y galw a newid dulliau teithio yn gyfranwyr mawr i hyn, gyda chynllun 'Sero net Cymru' yn gosod uchelgais i leihau nifer y milltiroedd car fesul teithiwr gan 10% erbyn 2030 ^[troednodyn 23]
- flwyddyn yn ddiweddarach, dilynwyd hyn gan Lywodraeth Cymru yn cyhoeddi ei 'Chynllun Strategol Sero Net' ym mis Medi 2022 a nododd 54 o fentrau sy'n rhoi sylfaen i Lywodraeth Cymru symud tuag at sero net. O dan seilwaith trafndiaeth, yr amcan allweddol yw "cynnal rhwydwaith trafndiaeth diogel ac effeithlon ar draws y rhanbarth i gyflymu datblygiad economaidd a hwyluso mynediad at wasanaethau a chyflogaeth" ^[troednodyn 24]. Mae enghreifftiau o fentrau'n cynnwys gosod cyfarpar cynhyrchu ynni adnewyddadwy ar y safle, lle bo hynny'n ymarferol, gosod technoleg effeithlonrwydd uchel yn ddiodyn ar draws y seilwaith trafndiaeth, llywio safonau

Troednodiadau

[19] Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru (2020), [Adroddiad Cenedlaethau'r Dyfodol](#)

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

[21] Llywodraeth Cymru (2021), [Ail Gynllun Cyflawni Cymru Carbon Isel \(2021-2025\)](#)

[22] Mae trafndiaeth teithwyr yn cyfeirio at gyfanswm symudiad teithwyr sy'n defnyddio trafndiaeth fewndirol.

[23] Llywodraeth Cymru (2021), [Ail Gynllun Cyflawni Cymru Carbon Isel \(2021-2025\)](#)

Troednodiadau

[24] Llywodraeth Cymru (2022), [Cynllun strategol Sero Net Llywodraeth Cymru](#)

cenedlaethol a chymryd rhan mewn trafodaethau ynghylch lleihau'r defnydd o ynni o seilwaith trafndiaeth

Llwybr Newydd

Ym mis Mawrth 2021 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei strategaeth drafndiaeth newydd i Gymru (Llwybr Newydd) ^[troednodyn 25]. Mae'r strategaeth yn amlinellu gweledigaeth ar gyfer system drafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon sy'n "dda ar gyfer pobl a chymunedau, yn dda ar gyfer yr amgylchedd, yn dda ar gyfer yr economi a lleoedd ac yn cefnogi diwylliant Cymru a'r Gymraeg". Mae Llywodraeth Cymru wedi datblygu tair blaenoriaeth i helpu i gyflawni ei gweledigaeth. Y flaenoriaeth sydd fwyaf perthnasol i'r gweithrediad hwn yw Blaenoriaeth 2: Galluogi pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws gan ddefnyddio gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth sy'n hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon. Fel rhan o'r flaenoriaeth hon, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i "ddarparu seilwaith trafndiaeth diogel a hygyrch sy'n cael ei gynnal a'i gadw a'i reoli'n dda" a'i "ddiogelu at y dyfodol i addasu i newid yn yr hinsawdd a hwyluso dewisiadau trafndiaeth mwy cynaliadwy".

[25] Llywodraeth Cymru (2021) [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021](#)

3.2.3. Yr Adolygiad Ffyrdd

Ym mis Mehefin 2021, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog dros Newid Hinsawdd y byddai prosiectau adeiladu ffyrdd newydd yn cael eu rhewi, tra'n aros am ganlyniad adolygiad annibynnol, a chyflwynwyd adroddiad ar hyn ym mis Awst 2022 ^[troednodyn 26]. Yng nghyhoeddiad y Dirprwy Weinidog, cydnabuwyd trafndiaeth fel cyfrannwr 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:

“Rydym 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 dros Newid Hinsawdd

Er nad oedd gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch mae canlyniadau'r adolygiad yn berthnasol wrth ystyried perthnasedd parhaus y gweithrediad.

Er mwyn bod yn gyson â pholisi Llywodraeth Cymru, argymhellodd yr adolygiad mai dim ond at bedwar diben y dylid ystyried cynlluniau ffyrdd a, lle cânt eu rhoi ar waith, dylent fodloni pedwar amod, a ddangosir isod:

Tabl 3.1: Dibenion ac amodau a argymhellir ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd yn y dyfodol, yn seiliedig ar yr Adolygiad Ffyrdd

Dibenion	Amodau
Rydym yn argymhell, er mwyn bod yn gyson â pholisi Llywodraeth Cymru, mai dim ond ar gyfer y pedwar diben hwn y dylai cynlluniau ffyrdd fod:	Rydym yn argymhell y dylai cynlluniau ffyrdd at y dibenion hyn hefyd fodloni pedwar amod:
1. Symud teithiau at drafndiaeth gynaliadwy i leihau allyriadau carbon	1. Dylai'r cynllun geisio lleihau allyriadau carbon mewn gwaith adeiladu
2. Lleihau nifer y damweiniau lle maen nhw'n uchel, drwy newidiadau ar raddfa fach	2. Ni ddylai'r cynllun arwain at gyflymder uwch i gerbydau sy'n cynyddu allyriadau
3. Addasu ffyrdd i effeithiau newid hinsawdd	3. Ni ddylai'r cynllun gynyddu capasiti'r ffyrdd ar gyfer ceir
4. Cefnogi ffyniant drwy ddarparu mynediad i safleoedd datblygu a fydd yn sicrhau cyfran uchel o ddulliau trafndiaeth cynaliadwy	4. Ni ddylai'r cynllun gael effaith andwyol ar safleoedd sy'n werthfawr yn ecolegol

Ffynhonnell: [Dyfodol Buddsoddiad Ffyrdd yng Nghymru: Cyngor gan y Panel Annibynnol a benodwyd gan Lywodraeth Cymru](#) (2022)

Troednodiadau

[26] [Y Cyfarfod Llawn 22/06/2021 - Datganiad y Dirprwy Weinidog i'r Senedd - Senedd Cymru \(senedd.cymru\)](#)

Mae'n debygol bod gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch yn parhau i fodloni rhai o'r 'dibenion a'r amodau' hyn er nad oedd yn rhaid iddo gael ei adolygu gan y panel annibynnol. Yn benodol, mae'r cynllun yn gwneud y canlynol:

- ceisio gwella diogelwch ar y ffyrdd
- lleihau allyriadau carbon yn y broses adeiladu
- lliniaru effeithiau ecolegol
- darparu llwybrau Teithio Llesol ychwanegol
- gwella mynediad at dtrafnidiaeth gyhoeddus

Mae lleihau allyriadau carbon yn ystod y broses adeiladu a lliniaru effeithiau ecolegol yn elfennau craidd o'r themâu trawsbynciol. Fodd bynnag, mae'r achos busnes (a Dangosydd Canlyniad ERDF) yn benodol yn ceisio cynyddu cyflymder cerbydau, a allai o dan rai amgylchiadau gynyddu cyfartaledd allyriadau ceir o ganlyniad i effeithlonrwydd tanwydd is er bod ymchwil hefyd wedi dangos bod ffyrdd â thraffig sy'n symud yn gyflymach yn gwasgaru llygryddion yn fwy effeithiol na ffyrdd â thraffig sy'n symud yn arafach ^[troednodyn 27].

3.2.4. Cynllunio seilwaith

Yn olaf, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru ym mis Rhagfyr 2021 ^[troednodyn 28]. Mae'r strategaeth yn nodi gweledigaeth 10 mlynedd Llywodraeth Cymru o'r canlyniadau y dylai buddsoddi mewn seilwaith eu galluogi. Ei gweledigaeth yw "economi llesiant sy'n hybu ffyniant, yn amgylcheddol gadarn, ac yn helpu pawb i wireddu eu potensial". Er bod cydnabyddiaeth drwy'r strategaeth gyfan o'r angen i flaenoriaethu buddsoddiad newydd mewn trafndiaeth llesol, cynaliadwy a chyhoeddus dros y defnydd o gerbydau ffordd preifat, mae ymrwymiad hefyd i "sicrhau bod ein buddsoddiadau strategol mewn seilwaith yn ei gwneud hi'n bosibl cynnal a chadw ein Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yn effeithiol, gan gyflawni ein rhwymedigaethau statudol a diogelu diogelwch a bywyd pobl Cymru".

Troednodiadau

[27] Transport for London (2018) [Speed, emissions and health \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health)

[28] Llywodraeth Cymru (2021) [Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru](#)

3.3. Aliniad â'r strategaeth ofodol

3.3.1. Cymru'r Dyfodol

Yn 2021, mabwysiadwyd 'Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040' [troednodyn 29] fel y fframwaith datblygu cenedlaethol newydd a osodwyd yng nghyd-destun Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Yn gyffredin â'r datblygiadau strategol ehangach a ddisgrifir uchod, mae'n pwysleisio datgarboneiddio a chynaliadwyedd, ac yn cynnwys cyfres o bolisiau ehangach sy'n berthnasol i'r gweithrediad:

- Polisi 4 – Cefnogi Cymunedau Gwledig. Bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi buddsoddiad yn y rhwydwaith ffyrdd er mwyn cynnal neu wella hygyrchedd ardaloedd gwledig, cynaliadwyedd a llesiant cymunedau
- Polisi 10 – Cysylltedd Rhyngwladol. Mae Dyfrffordd y Ddau Gleddau, gan gynnwys Porthladdoedd Aberdaugleddau a Doc Penfro, a Phorthladd Abergwaun (sy'n cael eu gwasanaethu gan yr A40) 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 rôl o gysylltedd rhyngwladol. Un dull cymorth 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

Mae 'Cymru'r Dyfodol' yn diffinio De-orllewin Cymru gyfan fel 'rhanbarth'. Mae'n amlygu'r cysylltiadau rhynggranbarthol â Chanolbarth Cymru, De-ddwyrain Cymru ac Iwerddon. Mae Polisi 32 'Cymru'r Dyfodol' yn cefnogi gweithrediadau yn Nyfrffordd y Ddau Gleddau ac yn cydnabod ei leoliad ar gyfer datblygu, arloesi a buddsoddi newydd posibl ym meysydd ynni adnewyddadwy a charbon isel.

Mae Polisi 29 hefyd yn dynodi 'Trefi'r Ddau Gleddau' (Hwlffordd, Aberdaugleddau, Penfro a Doc Penfro) yn Ardal Twf Rhanbarthol, gan nodi: "Bydd gwaith datblygu yn y trefi hyn yn sicrhau eu bod yn parhau i ddarparu swyddi, cyfleoedd hamdden, manwerthu a diwylliannol, gwasanaethau addysg ac iechyd a seilwaith cysylltedd a ddefnyddir ac y dibynnir arnynt gan eu poblogaethau eu hunain a'r cymunedau cyfagos. Mae'n bwysig bod yr aneddiadau hyn yn cadw eu rôl ranbarthol". [troednodyn 30]

3.4. Aliniad â strategaeth economaidd

Roedd yr achos busnes gwreiddiol wedi'i seilio'n gryf ar botensial y gweithrediad i ysgogi buddion economaidd trwy gysylltedd mwy dibynadwy. Nododd yr OP fod "buddsoddi er mwyn gwella cysylltedd yn rhagofyniad hanfodol ar gyfer llwyddiant hirdymor yr holl [gronfeydd Ewropeaidd]. Mae system drafnidiaeth dda yn helpu pobl i gael gwaith, yn cynyddu grymoedd cystadlu, yn hyrwyddo gwell effeithlonrwydd, ac yn cynyddu'r siawns o gydleoli a chlystyru" [troednodyn 31].

3.4.1. Strategaeth economaidd genedlaethol

Ym mis Tachwedd 2023 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Genhadaeth Economaidd' newydd.^[troednodyn 32] Mae hwn yn nodi strategaeth ar gyfer y cyfnod 'ôl-Covid', ac mae wedi'i gosod yng nghyd-destun y flaenoriaeth gyffredinol ar gyfer 'pontio cyfiawn a ffyniant gwyrdd' a'r hinsawdd fyd-eang newidiol ar gyfer buddsoddi mewn technolegau a fydd yn sail i'r newid i economi sero net. Mae'r 'Genhadaeth Economaidd' yn cyfeirio at alluoedd ynni gwynt ar y môr ac ynni adnewyddadwy Cymru (yn arbennig o berthnasol i Aberdaugleddau) ac yn parhau i flaenoriaethu buddsoddiad mewn "trafnidiaeth, cysylltedd a seilwaith digidol ar draws busnesau er mwyn gwella a'u gwneud mor gystadleuol â phosibl".

3.4.2. Strategaeth economaidd ranbarthol

Yn 2022, mabwysiadodd awdurdodau lleol De-orllewin Cymru 'Gynllun Cyflawni Economaidd Rhanbarthol'.^[troednodyn 33] Mae hwn yn cyfeirio'n benodol at welliannau i'r A40 fel budd i'r rhanbarth. Gan gyfeirio at y sectorau a allai elwa gan gysylltedd gwell â Phorthladdoedd y Ddau Gleddau, mae hefyd yn pwysleisio galluoedd ynni adnewyddadwy'r rhanbarth fel cryfder craidd a blaenoriaeth ar gyfer buddsoddi, ac mae hefyd yn tynnu sylw at gyfleoedd i ddatblygu ac adeiladu gwerth yn yr economi ymwelwyr.

Yn berthnasol hefyd, mae Bargaen Ddinesig Bae Abertawe yn fuddsoddiad o hyd at £1.3 biliwn mewn portffolio o raglenni a phrosiectau mawr ar draws Dinas-Ranbarth Bae Abertawe – sy'n cynnwys Sir Gaerfyrddin, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro ac Abertawe^[troednodyn 34]. Mae rhaglen Forol Doc Penfro gwerth £60m yn un rhan o'r Fargaen Ddinesig^[troednodyn 35]. Ei nod yw gosod Sir Benfro wrth galon arloesi byd-eang ym maes ynni morol digarbon tra hefyd yn helpu i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd. Disgwylir i'r rhaglen gynhyrchu £73.5 miliwn y flwyddyn i'r economi ranbarthol.

Troednodiadau

[31] Rhaglen Weithredol, tud 103

[32] Llywodraeth Cymru (2023), [Ein Cenhadaeth i Gryfhau ac Ailadeiladu'r Economi](#)

[33] Awdurdodau Lleol De Orllewin Cymru (2022), [Cynllun Cyflawni Economaidd De Orllewin Cymru \(abertawe.gov.uk\)](#)

[34] [Prosiectau Bargaen Ddinesig Bae Abertawe \(bargenddinesigbaeabertawe.cymru\)](#)

[35] [Bargaen Ddinesig Bae Abertawe: Doc Penfro Morol \(bargenddinesigbaeabertawe.cymru\)](#)

3.4.3. Strategaeth leol

Mae gwell cysylltedd trwy fuddsoddi yn y seilwaith trafnidiaeth presennol hefyd yn cael ei gydnabod fel blaenoriaeth mewn strategaethau a pholisïau lleol. Yn Ne Orllewin Cymru, mae 'Strategaeth Adfer ac Adfywio Sir Benfro' ^[troednodyn 36] yn pwysleisio pwysigrwydd buddsoddi mewn seilwaith allweddol i gefnogi'r economi leol a'i phrif ddiwydiannau. Mae'r gwelliannau i'r A40 rhwng Llanddewi Felfre a Chroesffordd Maencoch yn cael ei nodi fel enghraifft o fuddsoddiad o'r fath.

3.5. Ymateb i COVID-19

Mae papurau amrywiol wedi'u cyhoeddi ar lefel genedlaethol a lleol ynghylch effaith COVID-19 ar yr economi ranbarthol a lleol ac ar ymddygiadau o ran patrymau teithio a gweithio. Er enghraifft, mae adroddiad gan Iechyd Cyhoeddus Cymru yn amlinellu effeithiau COVID-19 ar newidiadau cyflogaeth yng Nghymru a'r risg o golli swyddi yn Sir Benfro ^[troednodyn 37], mae adroddiad gan Bartneriaeth Dysgu a Sgiliau Rhanbarthol De Orllewin Cymru yn nodi effaith COVID-19 ar y farchnad lafur ^[troednodyn 38], ac mae adroddiadau gan Ipsos Mori ar gyfer yr Adran Drafnidiaeth yn cyflwyno dadansoddiad o effeithiau COVID-19 ar batrymau teithio yn y DU, gan gynnwys Cymru, yn ystod misoedd cyntaf y pandemig ^[troednodyn 39].

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. Er iddo gael ei ddisodli wedyn gan y 'Genhadaeth Economaidd' newydd y cyfeirir ati uchod, tynnodd hyn sylw at effeithiau parhaol posibl COVID-19 ar batrymau gweithio a theithio. Rhoddir rhagor o wybodaeth am effaith COVID-19 ar gyflawni'r gweithrediad yn yr adran nesaf.

Troednodiadau

[36] Cyngor Sir Benfro (2020) [Adnewyddu ac Adfywio. Sir Benfro. Lle gwych i ymweld, byw a gweithio, 2020-2030 \(sir-benfro.gov.uk\)](https://www.sir-benfro.gov.uk/adnewyddu-ac-adfywio-sir-benfro-lle-gwych-i-ymweld-byw-a-gweithio-2020-2030)

[37] Iechyd Cyhoeddus Cymru (2021), [COVID-19 a newidiadau cyflogaeth yng Nghymru \(phw.nhs.wales\)](https://phw.nhs.wales/covid-19-a-newidiadau-cyflogaeth-yng-nghymru)

[38] Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol De-orllewin Cymru (2021), [Dadansoddiad o Effeithiau COVID-19 ar Dde Orllewin Cymru \(rlp.org.uk\)](https://rlp.org.uk/dadansoddiad-o-ffeithiau-covid-19-ar-dde-orllewin-cymru)

[39] Yr Adran Drafnidiaeth (2020), [Ymddygiad teithio, agweddau ac effaith gymdeithasol COVID-19 \(gov.uk\)](https://gov.uk/ymddygiad-teithio-agweddau-ac-ffaith-gymdeithasol-covid-19)

3.6. Casgliadau

Yn gyffredinol, mae'r cyd-destun strategol ar gyfer trafnidiaeth wedi newid yn sylweddol ers cymeradwyo'r gweithrediad, gyda llawer mwy o ffocws ar deithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus fel dewis amgen i fuddsoddi mewn cynlluniau ffyrdd, ac ymrwymiad cryfach, yn gysylltiedig â blaenoriaethau Cymru o ran newid yn yr hinsawdd, i leihau'r galw am ddefnyddio ffyrdd. Dylid nodi fodd bynnag fod amcanion datganedig gweithrediad Llanddewi Felfre i Groesffordd Maencoch yn cynnwys gwelliannau diogelwch ffyrdd, llwybrau teithio llesol ychwanegol a gwell mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus. Ochr yn ochr â gwelliannau i'r briffordd ei hun mae'r rhain, o ran aliniad â pholisi, wedi dod yn bwysicach dros amser, ac yn cael eu hategu gan y themâu trawsbynciol a drafodir ymhellach ym Mhennod 5.

Mae'r cysylltedd strategol a ddarperir gan yr A40 hefyd yn parhau'n bwysig i strategaeth economaidd a thrafnidiaeth ranbarthol. Mae hyn, i raddau helaeth, wedi'i atgyfnerthu gan y pwyslais parhaus ar gyfleoedd economaidd strategol i'r gorllewin o Arberth (yn enwedig o amgylch Aberdaugleddau), y bydd gwytnwch gwibffordd yr A40 yn sylweddol ar ei gyfer.

4. Trosolwg o'r gweithrediad

Mae'r bennod hon yn nodi'r cynnydd sydd wedi'i wneud o ran cyflawni gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch, gan ganolbwyntio ar amserlenni cyflawni a newidiadau yng nghostau'r cynllun.

4.1. Cynnydd o ran cyflawni hyd yma

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y llwybr a ffeirir ar gyfer cynllun gwella'r A40 o Landdewi Felffre i Benblewin ym mis Mawrth 2010. Roedd hyn yn cynnwys dichonoldeb deuoli'r ffordd [troednodyn 40]. Cynhaliwyd diweddariad [troednodyn 41] yn 2015 a oedd yn ystyried opsiynau ar gyfer gwelliannau ar hyd yr A40, a aseswyd trwy broses arfarnu WeITAG.

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 ('Tîm Carillion') fel eu hymgyngorwyr technegol ac amgylcheddol, i ddatblygu dyluniad y gwelliannau arfaethedig i'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin hyd at gyhoeddi Gorchmynion drafft (Cam Allweddol 3). [troednodyn 42]

Ar ôl derbyn cynllun busnes yn 2016 a chyn dyfarnu'r contract Ymwneud Cynnar gan Gontractwr (ECI) i Carillion yn 2017, cymeradwyodd WEFO y cais am gymorth ariannol gan ERDF. [troednodyn 43]

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 ddatodiad cwmni Carillion oedi mawr yng nghyflawniad y cynllun. Ym mis Ionawr 2018 roedd y cynllun tua wyth wythnos o fod wedi cwblhau Cam Allweddol 3. O ystyried y gwaith hyd yma a'r costau tebygol sy'n gysylltiedig â newid tîm y contractwyr ar y cam hwn, penderfynodd Llywodraeth Cymru ei bod yn gyfystyr â gwerth gorau i benodi Arup ac RML heb broses dendro gyhoeddus. Cymerodd y broses sawl mis gyda'r gwaith yn ailddechrau ym mis Awst 2018.

Troednodiadau

[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 (2015) Astudiaeth A40 Sancler i Hwlfordd: adroddiad opsiynau dylunio

[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

Roedd Cam Allweddol 3, sy'n cynnwys cwblhau cyflwyniad dylunio rhagarweiniol a chyhoeddi gorchmynion drafft ar gyfer ffyrdd ymyl, wedi symud ymlaen yn dda ac wedi'i gwblhau yng ngwanwyn 2019. Daeth Cam Allweddol 4, sy'n cynnwys yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ac adroddiad yr Arolygydd, penderfyniad y Gweinidog a gwneud y Gorchmynion, yn ei flaen yn dda i ddechrau a chwblhawyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ym mis Mawrth 2020 a chyhoeddodd y Gweinidog dros Drafnidiaeth ei benderfyniad ym mis Mawrth 2021 ar ôl ystyried Adroddiad yr Arolygydd; roedd hyn tua chwe mis yn hwyrach na'r disgwyl (rhagwelwyd yn wreiddiol y byddai'n digwydd 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.

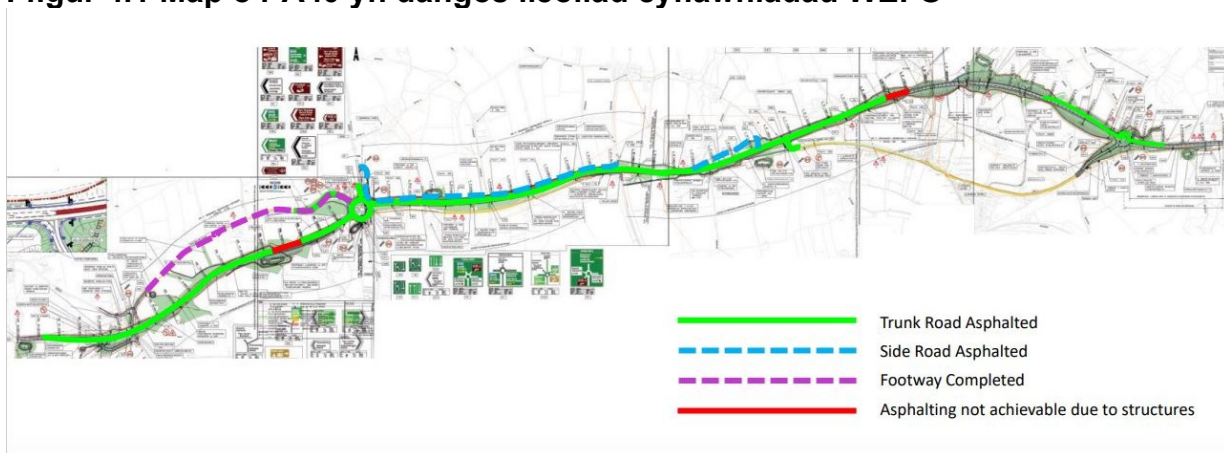
Gwnaeth tîm cyflawni'r prosiect waith i leihau'r oedi i Gam Allweddol 5/6 tra'n aros am benderfyniad y Gweinidog, gan gynnwys cwblhau prosesau caffael a thendrau gyda Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, o ganlyniad i'r oedi gyda phenderfyniad y Gweinidog, dyfarnwyd y contract gwaith adeiladu yn haf 2021 a'r gwaith adeiladu i ddechrau yn haf 2021 a gorffen yn nhymor y gwanwyn 2023, a oedd yn hwyrach nag a gynlluniwyd yn wreiddiol.

Dechreuodd y cynllun ar gyfer gwaith gwella Penblewin i Groesffordd Maencoch, a ymgorfforwyd yn y cynllun A40 hwn, yn hwyrach na chynllun gwella Llanddewi Felffre i Benblewin. Cwblhawyd Cam Allweddol 3 yn ystod hydref 2020 a chynhaliwyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar gyfer elfen Penblewin i Groesffordd Maencoch ym mis Tachwedd 2020. Yn wreiddiol, y gred oedd y byddai'r ddau gynllun yn cael eu darparu ar wahân, fodd bynnag, roedd yr oedi ym mhenderfyniad 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.

Dechreuwyd ar y gwaith adeiladu ar y cynllun cyfun gan Alun Griffiths, y contractwr penodedig, yn haf 2021. Fodd bynnag, oherwydd yr oedi amrywiol, gan gynnwys tarfu gan ddigwyddiadau allanol, oedi mewn sicrhau trwyddedau rhywogaethau a warchodir, darganfyddiadau archeolegol, newidiadau deddfwriaethol, oedi gyda rhaglen contractwyr, adolygiadau dylunio ac addasiadau cysylltiedig â chwyddiant, ni fydd yr holl waith adeiladu yn cael ei gwblhau tan hydref 2024 (mae rhagor o fanylion wedi'u cynnwys yn y ddiweddarach yn y bennod hon).

Er hyn, erbyn diwedd mis Rhagfyr 2023, roedd y contractwr wedi cwblhau un o'r dangosyddion allbwn, sef 1km o lwybr troed/llwybr beicio. Dim ond yn rhannol y cyflawnwyd yr ail ddangosydd allbwn, sef 6.1km o ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio, sef 4.5km, a disgwylir i'r gweddill gael ei hawlio ym mis Rhagfyr 2024. Mae Ffigur 4.1 isod yn darparu map o'r cynllun sy'n dangos lleoliad cyflawniadau WEFO.

Ffigur 4.1 Map o'r A40 yn dangos lleoliad cyflawniadau WEFO



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

4.2. Amserlenni

Mae'r amserlen wreiddiol ar gyfer gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch wedi'i nodi yn nhabl 4.1, yn erbyn yr amserlen wirioneddol ar gyfer y gweithrediad.

Tabl 4.1: Amserlen ar gyfer Gweithrediad yr A40

	Disgwyliad	Gwirioneddol
Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol	Gwanwyn a Hydref 2020	Gwanwyn a Hydref 2020
Caffael contractwr	Hydref 2020 i Haf 2021	Hydref 2020 i Haf 2021
Adeiladu yn dechrau	Haf/Hydref 2021	Haf 2021
Adeiladu yn dod i ben	Hydref 2023	Gaeaf 2024
Cwblhau dangosyddion ERDF	Mawrth 2023	Rhagfyr 2023
Estyniad anweithredol	Amh	Ionawr – Rhagfyr 2024

Ffynhonnell: [A40: Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch \(trosolwg\) ac adborth gan y tîm cyflawni prosiect](#)

4.3. Oedi i'r cynllun

Fel y nodir uchod, mae cynllun gwella Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch wedi dioddef oedi sylweddol am nifer o resymau.

Tarfwyd ar y prosiect yn gynnar gan i gwmni Carillion, y prif contractwr gwreiddiol, fynd i'r wal a hefyd oherwydd oedi i ddechrau cam dylunio ac adeiladu manwl y contract oherwydd ystyriaethau ychwanegol fel rhan o broses gwneud penderfyniadau'r Gweinidog.

Mae pandemig COVID-19 hefyd wedi effeithio ar gyflawniad y cynllun. Daeth yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar gyfer cynllun Llanddewi Felffre i Benblewin i ben yr wythnos cyn cyflwyno cyfyngiadau clo COVID-19. Cynhaliwyd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar gynllun Croesffordd Maencoch yn ddiweddarach yn 2020 a bu'n rhaid i'r cynllun ddatblygu dull hybrid gan ddefnyddio meddalwedd fideo-gynadledda. Er bod hyn yn golygu ei bod yn cymryd ychydig yn hirach na'r disgwyl, dywedodd ymgynghoreion fod cynnal yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar y cyfan wedi gweithio'n dda.

Roedd adolygiadau dylunio ychwanegol yn ffynhonnell arall o oedi. Mewn ymdrech i wneud y gorau o gostau adeiladu, bu'n rhaid i Asiant y Cyflogwyr gynnal adolygiadau dylunio ychwanegol. Ysgogwyd yr adolygiadau hyn gan newidiadau peirianeg gwerth a wnaed i ddyluniad manwl y contractwyr. Er mai eu nod oedd cyflawni arbedion cost, golygodd yr adolygiadau hyn gymhlethdodau ychwanegol a chyfrannu at addasu amserlen gyffredinol y prosiect.

Cyn y gallai gwaith ddechrau ar y safle, cafwyd oedi wrth gael y Trwyddedau Rhywogaethau a Warchodir angenrheidiol, sy'n bwysig ar gyfer ardaloedd lle mae pathewod, ystlumod a moch daear yn bresennol. Rhoddir trwyddedau gan Gyfoeth Naturiol Cymru ac maent yn helpu i sicrhau cydymffurfiaeth â rheoliadau amgylcheddol. O ganlyniad, dechreuodd y gwaith ar rai rhannau o'r safle yn 2022, ond yn yr ardaloedd eraill lle'r oedd angen trwyddedau, dechreuodd y gwaith yn 2023. Cynhaliwyd prosiect peilot i frechu moch daear hefyd fel rhan o'r cynllun.

Cafwyd her annisgwyl ym mis Ionawr 2022 pan ddarganfuwyd nodweddion archeolegol arwyddocaol ar y safle. Cynhaliwyd ymarfer Stripio, Mapio a Chofnodi (SMR) trylwyr er mwyn dogfennu'r canfyddiadau hyn ac asesu eu heffaith. Roedd yr ymarfer hwn yn cyfyngu ar y gwaith ffisegol y gellid ei wneud. Ym mis Ionawr 2023 darganfuwyd nodweddion archeolegol neolithig arwyddocaol pellach, gan olygu bod angen rownd arall o'r ymarfer SMR. Dyrannwyd adnoddau ychwanegol i hyn er mwyn sicrhau ei fod yn cael ei gwblhau mewn modd amserol.

4.4. Gwariant

Cost wreiddiol gweithrediad yr A40 Llanddewi Felfre i Benblewin oedd £34.970m, yn cynnwys: £22.960m o gyllid ERDF a £12.010m gan Lywodraeth Cymru. 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 oedd £55.87m, yn cynnwys: £36.684m o gyllid ERDF a £19.185m gan Lywodraeth Cymru. Roedd hyn yn cynrychioli cyfradd ymyrraeth o 65.66%. Estynnwyd dyddiad gorffen y gweithrediad hefyd o fis Mehefin 2021 i fis Mawrth 2023.

Cynhaliwyd ailbroffilio pellach rhwng mis Medi 2022 a mis Medi 2023. Cyfanswm costau cymeradwy'r prosiect oedd £52.884m, yn cynnwys £45.462m o gyllid ERDF a £7.421m gan Lywodraeth Cymru. Cyfanswm costau cymwys y prosiect oedd £52.290m, yn cynnwys £45.462m o gyllid ERDF a £6.828m gan Lywodraeth Cymru. Roedd y ffigurau diwygiedig yn cynrychioli cyfradd ymyrraeth o 86.94%. Er bod costau ar gynllun yr A40 wedi cynyddu, o ganlyniad i'r oedi a ffactorau allanol, lleihawyd costau gweithredu ERDF yn yr ailbroffilio hwn oherwydd bod y rhaglen waith yn gallu rhagamcanu'n gywir y gwaith y gellid ei wneud a'i dalu o fewn cyfnod rhaglen ERDF (h.y. hyd at 31 Rhagfyr 2023). Dim ond gwaith a gwblhawyd hyd at y terfyn amser hwn oedd yn gymwys ar gyfer cymorth ERDF a cheisiodd WEFO sicrhau cymaint o gymorth â phosibl ar gyfer y gwaith cymwys o gronfeydd wedi'u dadneilltuo mewn mannau eraill yn y rhaglen er mwyn lleddfu pwysau cyllidebol yn sgil costau ac amserlen cynyddol y gweithrediad. Roedd y ffigurau diwygiedig yn cynrychioli cyfradd ymyrraeth o 86.94%.

Fodd bynnag, ar ôl Rhagfyr 2023 bydd gwaith a gwariant anghymwys o dan ERDF y bydd yn rhaid i Lywodraeth Cymru ei ariannu'n llawn i gwblhau'r cynllun. Rhoddwyd sicrwydd i WEFO ar adeg yr ailbroffilio bod Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ariannu'n llawn y gwaith a oedd yn disgyn y tu allan i gyfnod y rhaglen, ac i sicrhau bod cynllun llawn yr A40 yn cael ei gwblhau.

Erbyn diwedd mis Rhagfyr 2023, cyfanswm y gwariant cymwys oedd £50.899m, a oedd yn cynnwys £44.254m o grant ERDF ac £8.630m o arian cyfatebol Llywodraeth Cymru. Mae hyn yn cynrychioli cyfradd ymyrraeth o 86.94%. Mae'r ffigurau gwariant terfynol ar gyfer y cynllun cyfan ychydig yn is na'r gyllideb wreiddiol ar ei gyfer.

Noder bod costau safonedig yn gysylltiedig â phrosiectau gwella ffyrdd nad ydynt yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Telir y costau hyn gan Lywodraeth Cymru ac maent yn ychwanegol at gyfanswm costau prosiect WEFO a restrir uchod ^[troednodyn44].

4.5. Casgliadau

Profodd y gweithrediad oedi sylweddol oherwydd nifer o ffactorau, y rhan fwyaf ohonynt y tu allan i reolaeth y contractwr. Arweiniodd yr oedi hwn at ddiwygiadau yn y gwaith a oedd yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Er gwaethaf hyn, cyflawnwyd un o ddangosyddion ERDF erbyn diwedd mis Rhagfyr 2023 (1km o lwybr troed neu lwybr beicio) a chyflawnwyd y llall yn rhannol (4.5km o ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio). Cwblhawyd y gwaith hefyd ychydig o dan y gyllideb wreiddiol ar gyfer y cynllun cyfun.

5. Canfyddiadau gwerthusiad y broses

Mae'r bennod hon yn nodi canfyddiadau gwerthusiad y broses mewn perthynas ag effeithiolrwydd systemau rheoli prosiect, cyfathrebu ac ymgysylltu a monitro prosiect.

5.1. Rheoli prosiect

Mae'r model rheoli a chyflawni cyffredinol wedi aros fel yr adroddwyd yn y Gwerthusiad Interim ^[troednodyn 45]. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediad trwy gaffael contractwr sector preifat, sy'n gyfrifol am adeiladu.

Mae'r trefniadau rheoli prosiect penodol a'r cyfrifoldebau ar gyfer gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch fel a ganlyn:

- Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru sydd yn gyfrifol am oruchwylio'r 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 ddod i ben)
- Alun Griffiths yw'r contractwr penodedig. Ar y safle adeiladu, roedd rheolwr prosiect y contractwr yn gyfrifol am reoli gweithrediadau'r contractwr ac roedd goruchwyliwr o Asiant y Cyflogwr yn cynrychioli Llywodraeth Cymru
- caiff y gwaith adeiladu 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 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

Troednodiadau

[45] SQW (2021) [Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd ERDF Wedi'i gynnwys hefyd yn Atodiad B.](#)

Mae'n ymddangos bod y prosesau rheoli prosiect a weithredir gan Lywodraeth Cymru yn cefnogi'n ddigonol y gwaith o gyflawni gweithrediadau. 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'r prosiect wedi defnyddio uwch swyddogion ar gyfer goruchwyliaeth a chyfarwyddyd pan fo angen
- roedd tîm cyflawni'r prosiect yn gweithio'n dda gyda'i gilydd ac roedd ganddynt gyfrifoldeb ar y cyd am gyflawni'r rhaglen a oedd wedi hwyluso'r gwaith o gyflawni allbynnau adeiladu allweddol yn 2023
- cynhaliwyd gweithdai cydweithredol gyda staff allweddol y tîm cyflawni yn gynnar yn 2023 i drafod materion allweddol a dod o hyd i atebion ar y cyd. Dywedodd ymgylgoreion fod y gweithdai yn ddefnyddiol o ran hyrwyddo dull mwy cydweithredol, gan drafod sut i reoli risg a sut i sicrhau bod terfynau amser cyllid Ewropeaidd yn cael eu bodloni. Mae cynnydd sylweddol wedi'i wneud o ran cyflawni'r cynllun ers cynnal y cyfarfodydd

5.2. Cyfathrebu ac ymgysylltu

Ar y cyfan, roedd adborth gan ymgylngoreion lleol wedi bod yn weddol gadarnhaol ar lefel y cyfathrebu a'r ymgysylltu ynghylch y gweithrediad. Er enghraifft, mae cynrychiolydd o Gyngor Cymuned Llanddewi Felffre yn mynychu cyfarfodydd briffio chwarterol sy'n cael eu cynnull gan y contractwr i roi diweddariadau a chyfluoedd i randdeiliaid lleol godi pryderon. Roedd hefyd yn galonogol i randdeiliaid lleol weld nifer fawr o weithwyr adeiladu ar y safle. Fodd bynnag, gan fod y cynllun yn dal i gael ei adeiladu, roedd llawer o randdeiliaid lleol yn profi tarfu o ganlyniad i'r gwaith ffordd a byddai rhai wedi hoffi cael gohebiaeth yn amlach ar ddiweddariadau yn ymwneud â'r cynnydd.

Penododd y contractwr Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd (PLO) ar gyfer y cynllun. Rôl y PLO oedd ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol i roi gwybod iddynt am gynnydd y cynllun a hwyluso buddion cymunedol. Roedd y PLO wedi ymgysylltu â grwpiau cymunedol, awdurdodau lleol, tîrffeddwyr a rhanddeiliaid lleol eraill. Roedd cyfathrebu rheolaidd gyda'r grwpiau hyn trwy gyfarfodydd, cylchlythyrau chwarterol i drigolion lleol a gwefan gymunedol [troednodyn 46]. Gwneir diweddariadau mwy penodol hefyd ar sail un-i-un. Roedd argymhelliaid yn y Gwerthusiad Interim yn ymwneud â mwy o gyfathrebu â chymunedau lleol ar gynnydd y cynllun ac mae'r gwaith a wnaed gan y contractwr yn awgrymu y rhoddwyd sylw i hyn.

Dywedodd rhanddeiliaid lleol y bu newid mewn personél gyda'r PLO a oedd wedi bod yn heriol o ran parhad a gwybod â phwy i gysylltu. Er gwaethaf hyn, roedd Alun Griffiths wedi gweithio'n galed i sicrhau bod cyfathrebu clir a chyson gyda rhanddeiliaid lleol.

Ochr yn ochr â hyn, fe wnaeth Llywodraeth Cymru hefyd gynnal a diweddarau tudalen we glir a llawn gwybodaeth yn ymwneud â'r cynllun [troednodyn 47]. Rhoddodd hwn drosolwg o'r cynllun, gan gynnwys sail resymegol amdano, y cynnydd hyd yma, amserlen a'r camau nesaf yn ogystal â chyhoeddiadau perthnasol.

Roedd cynrychiolwyr o Gyngor Sir Penfro yn gwerthfawrogi'r diweddariadau cynnydd am y cynllun o'r cyfarfodydd rheolaidd gyda thîm cyflawni'r prosiect a'r cyfle i godi materion a phryderon. Fodd bynnag, nodwyd os na allai rhanddeiliaid fynychu un o'r cyfarfodydd hyn, nad oedd unrhyw ddiweddariadau ffurfiol eraill. Ar y cyfan, roedd ymgylngoreion yn gadarnhaol ynghylch sut yr ymdriniwyd â materion ac ymdrechion y contractwr i leihau hyd y ffyrdd oedd ar gau a'r tarfu yn lleol, lle bo modd.

Troednodiadau

[46] [A40: Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch – Cymuned Griffiths](#)

[47] [A40: Gwelliannau Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch | LLYW.CYMRU](#)

5.3. Systemau monitro

Roedd systemau monitro prosiectau ar waith ar lefelau amrywiol, gan gynnwys y Tîm Cyflawni Prosiect ac, o fewn Llywodraeth Cymru, yr Is-adran Cyflenwi Seilwaith a WEFO.

5.3.1. Tîm Cyflawni Prosiect

Roedd ymgynghoreion Llywodraeth Cymru o'r farn bod systemau monitro y prosiect yn effeithiol, gan eu galluogi i fonitro cynnydd y gwaith cyflawni, rheoli ac ymateb i risgiau, a sicrhau aliniad ar draws y timau amrywiol. Mae'r systemau sydd ar waith yn cynnwys:

- yn ystod y gwaith adeiladu, cynhaliwyd gwaith monitro ar gyflawniad yn erbyn cerrig milltir allweddol ar y safle drwy Asiant y Cyflogwr
- darparodd y contractwr raglen fisol, a oedd yn nodi ei weithgareddau ar gyfer y mis i ddod a'r gwaith i'w wneud i gwblhau'r gwaith adeiladu. Byddai Asiant y Cyflogwr yn adolygu hyn a byddai'n cael ei diwygio yn ôl yr angen
- cynhyrchwyd adroddiad cynnydd misol gan y contractwr ar gyfer Llywodraeth Cymru ynghylch gweithgareddau a chyflawniadau y gweithrediad, a oedd wedi'i lywio gan ddata a gasglwyd ar y safle yn ystod y gwaith adeiladu. Er enghraifft, roedd y data hwn yn cynnwys gweithgareddau cynnydd allweddol, taflenni amser a nifer yr oriau a weithiwyd bob mis
- cynhaliwyd cyfarfodydd cynnydd misol rhwng Llywodraeth Cymru, y contractwr ac Asiant y Cyflogwr, lle trafodwyd cynnydd y prosiect a chodwyd materion allweddol.
- ochr yn ochr â hyn, mae Bwrdd Strategol y cynllun yn cyfarfod bob pythefnos a'r Cyfarwyddwyr Prosiect yn cyfarfod yn fisol
- roedd cofrestr risg yn cael ei hadolygu'n rheolaidd ac adroddwyd arni yn y cyfarfodydd hyn. Roedd yna hefyd gyfarfodydd 'rhybudd cynnar' wythnosol i godi ymwybyddiaeth o unrhyw faterion ac i drafod y ffordd orau o liniaru'r rhain
- roedd cyfarfodydd cyllid chwarterol yn digwydd a thrafodwyd diweddariadau masnachol ochr yn ochr ag unrhyw faterion neu risgiau a allai arwain at gynydd mewn costau
- roedd cyfarfodydd chwarterol hefyd yn cael eu cynnal gyda'r awdurdodau lleol a'r grŵp cyswllt amgylcheddol. Cynhaliwyd cyfarfodydd misol gyda'r grŵp cyswllt rheoli traffig

Roedd adborth gan dîm cyflawni'r prosiect yn dangos bod y trefniadau hyn wedi helpu'r cynllun i symud yn ei flaen, yn enwedig yn y 12 mis diwethaf, ac wedi sicrhau bod unrhyw faterion yn cael eu codi'n gynnar ac yn cael sylw. Ceir cydweithio a chydweithredu ar bob lefel sydd wedi arwain at gyflawni'r prosiect yn esmwyth yn ystod y misoedd diwethaf. Yn ystod y flwyddyn ddiwethaf roedd ymweliadau monitro personol mwy rheolaidd wedi'u cynnal ac roedd ymgynghoreion o'r farn bod hyn wedi bod o fudd i'r cynllun.

5.3.2. Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru

Mae gan Lywodraeth Cymru systemau amrywiol ar waith i fonitro darpariaeth. Caiff ei hysbysu am gynnydd trwy adroddiadau cynnydd a chyfarfodydd misol. Mae'r adroddiad cynnydd misol yn cynnwys adrannau ar ddiweddariadau o ran cynnydd, proffil yn erbyn gwariant, y blaengynllun, themâu trawsbynciol, monitro a gwerthuso, cyhoeddusrwydd, caffael a risgiau. Ar y safle, Asiant y Cyflogwr sy'n monitro cynnydd ac yn adrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru.

Yn gyffredinol, roedd cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru o'r farn bod y systemau sydd ar waith i fonitro'r gwaith cyflawni yn effeithiol ac wedi helpu'r prosiect i weithredu'n dda ar y lefelau strategol a gweithredol. Roedd y cyfarfodydd rheolaidd yn golygu bod gwybodaeth yn cael ei rhannu â rhanddeiliaid yn ôl yr angen ac mae ymddiriedaeth wedi'i meithrin rhwng y gwahanol bartneriaid. Teimlwyd bod swm priodol o wybodaeth yn cael ei rhannu â Llywodraeth Cymru, gyda dealltwriaeth bod gwybodaeth fanylach ar gael ar y safle yn ôl yr angen.

5.3.3. Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru (WEFO)

Mae Llywodraeth Cymru wedi penodi Swyddog Grantiau UE o fewn y Tîm Trafnidiaeth i fod yn gyfryngwr rhwng tîm y prosiect a WEFO. Gwnaed penderfyniad gan WEFO i gymeradwyo cyllid yn gynnwys iawn yn y broses ddylunio, cyn i'r llwybr a ffeirir 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. Roedd hefyd yn golygu bod llai o sicrwydd ynghylch gwariant ac amserlenni'r cynllun. Fodd bynnag, roedd cymeradwyo cynnar yn helpu'r cynllun i symud yn ei flaen ac yn golygu ei fod yn gallu cyflawni adran hwy o welliannau.

Mae gan WEFO broses hawlio chwarterol ar waith. Disgwylir i weithrediadau gyflwyno adroddiadau chwarterol, gan ddefnyddio templed WEFO, i grynhoi cynnydd yn erbyn cyflawniad a gwariant, monitro cynnydd yn erbyn y CCT, a diweddaru ar gynlluniau gwerthuso. Dilyni'r adroddiadau chwarterol gan gyfarfod cynnydd rhwng cyfryngwr Llywodraeth Cymru a WEFO. Roedd rhanddeiliaid o WEFO hefyd wedi bod i ymweld â'r safle yn ystod y gwaith adeiladu.

Roedd rhanddeiliaid o WEFO yn fodlon ar y systemau monitro a oedd wedi bod ar waith ar gyfer y cynllun hwn. Cawsant ddiweddariadau cynhwysfawr trwy gyfarfod chwarterol gyda'r holl rhanddeiliaid perthnasol ac adroddiadau cynnydd. Roedd hyn yn cynnwys gweithgarwch ar y safle o gymharu â'r proffil cyflawni, amserlenni ar gyfer gwaith cyflawni oedd i ddigwydd yn fuan, cyllid ac unrhyw faterion eraill. Roedd argymhelliad yn y Gwerthusiad Interim yn ymwneud ag adrodd yn fwy rheolaidd i WEFO ac mae'r dystiolaeth yn awgrymu y rhoddwyd sylw i hyn. Roedd deialog reolaidd hefyd rhwng Is-adran Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru a WEFO a'r tîm cyflawni ehangach a oedd yn golygu y gallai materion gael eu codi y tu allan i'r fforwm chwarterol.

Ochr yn ochr â hyn, roedd rhanddeiliaid o WEFO hefyd wedi bod yn rhan o ailbroffiliau'r cynllun. Cynhaliwyd yr ailbroffiliau hyn i ganiatáu estyniad amser i'r prosiect, ac i alluogi arian ychwanegol i gael ei ailddyrannu i'r cynllun hwn o gronfeydd ERDF, oherwydd

newidiadau i'r portffolio cyffredinol o brosiectau. Er mwyn gwneud y gwaith ailbroffilio, cynhaliwyd amrywiol gyfarfodydd gyda rhanddeiliaid allweddol i ddeall cynnydd y cynllun a'r gweithgarwch disgwyledig.

5.4. Casgliadau

Ar y cyfan, roedd trefniadau rheoli prosiect a monitro yn effeithlon, ac roedd rhanddeiliaid o'r farn bod y cyswllt rhwng y contractwr, Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru a WEFO yn effeithiol. Mae'n ymddangos bod rôl y Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd wedi bod yn bwysig o ran cefnogi cyfathrebu â rhanddeiliaid ehangach.

6. Themâu Trawsbynciol

Roedd y themâu trawsbynciol yn rhan bwysig o raglen ERDF 2014-20. Roedd y Rhaglen Weithredol yn nodi 'integreiddio' fel egwyddor dylunio allweddol, gan sicrhau bod buddsoddiadau'r UE yn gweithio gyda'i gilydd a gyda rhaglenni eraill i sicrhau canlyniadau gwell. Roedd rhaglen ERDF hefyd yn cyd-fynd â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015, sy'n gosod dyletswydd ar bob corff cyhoeddus i weithio i gyflawni'r saith 'nod llesiant' diffiniedig. O fewn ysbryd y Ddeddf, dylai sefydliadau cyhoeddus ystyried sut y gellir 'prif-frydio' y "broses o wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru" i ddarpariaeth nifer o ymyriadau ^[troednodyn 48].

O ganlyniad, roedd ffocws cryf ar y themâu trawsbynciol (CCT) o fewn gweithrediad Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch. Mae'r bennod hon yn cyflwyno'r CCT, yn esbonio sut y cawsant eu hintegreiddio i'r broses gyflawni ac yn nodi allbynnau a buddion allweddol.

6.1. Cyflwyno'r themâu trawsbynciol

Nododd y Rhaglen Weithredol dair thema drawsbynciol:

- datblygu cynaliadwy, gan gynnwys cyfleoedd i hyrwyddo atebion trafnidiaeth carbon isel, cynyddu effeithlonrwydd adnoddau, cefnogi arloesedd mewn cynhyrchu a chyflenwi ynni a "chyfrannu at amcanion datblygu cynaliadwy ar gyfer diogelu'r amgylchedd, effeithlonrwydd adnoddau, lliniaru ac addasu i newid yn yr hinsawdd, y gallu i ymateb i drychinebau ac atal a rheoli risg".
- cyfle cyfartal a pheidio â gwahaniaethu, yn canolbwyntio ar integreiddio cyfle cyfartal, prif ffrydio rhywedd a galluogi'r defnydd o'r Gymraeg.
- mynd i'r afael â thlodi ac allgau cymdeithasol, gan gynnwys drwy fesurau i alluogi pobl sydd mewn perygl o gael eu hallgáu'n gymdeithasol i fanteisio ar gyfleoedd yn y farchnad lafur.

Mae crynodeb o'r cyfraniadau CCT a nodir yn achos busnes Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch isod:

Troednodiadau

[48] [Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru, Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015](#)

Tabl 6.1: Cyfraniad Gwelliant yr A40 i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)

CCT	Gweithredu y cytunwyd arno yn y Cynllun Busens	Gweithredu hyd yma
Datblygu cynaliadwy	Datblygu a hyrwyddo trafndiaeth 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.
Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithaso	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 24 Amgylcheddol yn ogystal â Chyfarwyddwr y Prosiect a Pheiriannydd y Prosiect

Cyfle Cyfartal, Prif Ffrydio Rhywedd	laith / Hygyrchedd Mae angen i'r gweithrediad hefyd ymgorffori ystyriaethau i'r Gymraeg. Er enghraifft, sicrhau bod yr holl ddeunyddiau, gwefannau a chyhoedduswydd 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. Cefnogi / ymgorffori opsiynau sy'n annog ffyrdd iachach o fyw megis cerdded a beicio.	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. 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 yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin a Chroesffordd Maencoch, WEFO (Gorffennaf 2020)

Mae elfen statudol i rai elfennau o'r CCT. Er enghraifft, bydd gan brosiect cyfalaf o'r natur hwn a arweinir gan Lywodraeth Cymru rwymedigaeth statudol i baratoi Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol a Chynllun Rheoli Safle Amgylcheddol, ac i sicrhau bod deunydd cyfathrebu yn ddwyieithog. Serch hynny, mae'r tîm CCT o fewn WEFO yn ceisio casglu darpariaeth statudol (a ddylai gael ei gynnwys trwy brosesau archwilio beth bynnag) yn ogystal â gweithredu sy'n mynd y tu hwnt i ymrwymïadau statudol penodol.

6.2. Cynnydd cyffredinol

Mae cynnydd da wedi'i wneud yn erbyn y CCT, fel yr amlinellwyd yn yr adroddiadau cynnydd, yn enwedig ers i'r gwaith adeiladu ddechrau ar y safle. Ar adeg y gwerthusiad, roedd pob un o'r dangosyddion lefel achos CCT ar gyfer y gweithrediad hwn wedi'u cyflawni ac astudiaethau achos wedi'u derbyn. Roedd ymgynghorwyr Llywodraeth Cymru o'r farn bod y contractwr wedi bod yn rhagweithiol wrth gyflwyno'r CCT a'i fod wedi mynd y tu hwnt i'r disgwyl, yn enwedig o ran buddion cymunedol. Mae'r paragraffau canlynol yn ystyried pob Thema Drawsbynciol yn ei thro.

6.3. Datblygu cynaliadwy

Roedd cynaliadwyedd yn amcan allweddol i'r contractwr er mwyn sicrhau bod ystyriaethau amgylcheddol yn cael eu hystyried. Er mwyn sicrhau nad yw'r cynllun yn cael effaith niweidiol ar yr amgylchedd, mae mesurau lliniaru amgylcheddol wedi'u cynnwys yn nyluniad y cynllun. Mae'r rhain yn cynnwys:

- cydbwysu pyllau ac ynysu llygredd o fewn y rhwydweithiau draenio ffyrdd
- plannu llawer o goetir a gwrychoedd er mwyn integreiddiad y dirwedd, sgrinio gweledol a bioamrywiaeth
- addasiadau i rwydweithiau tir i ddarparu sgrinio gweledol lefel isel ac integreiddiad gweledol gyda'r lleoliad
- cynnal mynediad i eiddo
- dargyfeirio, ailosod a gwella llwybrau rhwydwaith defnyddwyr heblaw modurwyr gan gynnwys llwybrau cylchol
- tanffyrdd i gynnal mynediad i gaeau a llwybrau troed a gwella llwybr defnyddwyr heblaw modurwyr o Ffynnon i Landdewi Felfre gan leihau'r angen i ddefnyddio cerbydau modur i gyrraedd y pentref
- tanffyrdd bywyd gwyllt, ceuffosydd cwrs dŵr mawr a ffensys mamaliaid ar hyd llawer o'r llwybr

6.4. Mynd i'r Afael â Thlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol

Bu ymgysylltu parhaus â'r gymuned drwy gydol y cynllun. Ers dyfarnu'r contract, roedd gan Alun Griffiths Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd (PLO) a oedd yn gyfrifol am gyswllt rhwng tîm y prosiect a rhanddeiliaid. Roedd hyn yn cynnwys busnesau, trigolion, defnyddwyr ffyrdd a thirfeddianwyr lleol. Sicrhodd y PLO fod yr holl randdeiliaid yn ymwybodol o'r gweithrediad, ei gynnydd a'r amserlenni. Yn benodol, cynhaliodd y contractwr berthynas dda a deialog agored gyda'r trigolion a oedd yn byw wrth ymyl compownd y safle.

Ar ôl dyfarnu'r contract i'r cwmni, trefnodd Alun Griffiths ddau ddigwyddiad 'Cwrdd â'r Prynwr' i ymgysylltu ag isgontractwyr lleol a chadwyni cyflenwi lleol. Mae'r cynllun wedi gweithio i ymgysylltu â chyflenwyr lleol a/neu o Gymru. Mae'r allbynnau hyd yn hyn yn cynnwys:

- cefnogi/defnyddio dros 100 o fusnesau yng Nghymru
- 42% o isgontractwyr o fewn 30 milltir i'r safle
- 44% o gyflenwyr o fewn 30 milltir i'r safle
- mae 79% o'r cyflenwyr yn dod o Gymru
- mae 91% o'r isgontractwyr yn rhai o Gymru
- mae 82% o isgontractwyr yn BBaChau

Yn ystod y gwaith adeiladu, bu'r PLO yn gweithio gyda chynghorau cymuned i ddosbarthu cylchlythyr rheolaidd i drigolion lleol. Sefydlodd Alun Griffiths wefan gymunedol gyda dyddiadau allweddol, bwletinau prosiect, fideos yn dangos cynnydd a diweddariadau am y sefyllfa o ran traffig er mwyn hysbysu'r gymuned leol am weithgareddau a chynnydd. Gallai pobl gofrestru eu diddordeb i dderbyn diweddariadau am y cynllun.

Cynhaliwyd ymweliad Cynllun Adeiladwyr Ystyriol yn hydref 2023 a roddodd sgôr o 45 allan o 50 i'r safle, a oedd yn cyfateb i lefel perfformiad 'Rhagorol' [troednodyn 49]. Cofnododd y cynllun sgôr uchaf posibl yn y categorïau canlynol: Parchu'r Gymuned; Gofalu am yr Amgylchedd; Gwerthfawrogi eu Gweithlu.

Troednodiadau

[49] Mae'r [Cynllun Adeiladwyr Ystyriol](#) yn sefydliad dielw a reolir yn annibynnol sy'n gweithio gyda'r diwydiant adeiladu a'r cyhoedd i godi safonau a meithrin ymddiriedaeth.

6.5. Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd

O ran hyrwyddo'r Gymraeg, mae'n ofynnol i Lywodraeth Cymru gyhoeddi popeth yn ddwyieithog ac mae hyn wedi bod yn wir ym mhob deunydd a gynhyrchwyd ac mewn digwyddiadau ymgysylltu â'r cyhoedd. Roedd gan y contractwr ac Asiant y Cyflogwr siaradwyr Cymraeg yn eu timau. Mae Alun Griffiths yn gontractwr o Gymru ac mae'n cyflogi'n lleol. Roedd llawer o'r gweithlu ar y safle yn siarad Cymraeg ac roeddent i gyd yn byw yn lleol. Mae PLO y cynllun wedi ymgysylltu ag ysgolion cyfrwng Cymraeg, lle bo modd.

Mae'r cynllun wedi ceisio darparu llwybrau cerdded a beicio diogel i annog teithio llesol a ffyrdd iachach o fyw. Mae hyn yn cynnwys cynlluniau ar gyfer creu neu ailadeiladu llwybr troed neu lwybr beicio 1km o hyd erbyn mis Rhagfyr 2023. Unwaith y bydd y gwaith adeiladu wedi'i gwblhau, bydd darpariaeth ar gyfer teithio llesol ar hyd y cynllun cyfan. Mae'r ddarpariaeth teithio llesol hefyd wedi'i dylunio i alinio ac integreiddio â rhwydwaith teithio llesol ehangach Sir Benfro.

O ran buddion cymunedol, mae'r contractwr wedi bod yn rhagweithiol wrth ymgysylltu â'r gymuned a'i chefnogi. Erbyn mis Hydref 2023, roedd y cynllun wedi rhoi £22,330 i fentrau cymunedol lleol. Mae enghreifftiau o fentrau cymunedol y mae'r cynllun wedi'u cefnogi yn cynnwys: cefnogaeth i Garnifal Arberth, darparu ffensys i gerddwyr ar gyfer Digwyddiad Craig Arberth, cefnogaeth i Sioe Sir Benfro. Roedd y cynllun hefyd wedi penodi Hyrwyddwr Budd Cymunedol o bob sefydliad mawr a oedd yn gysylltiedig. Cyfarfu'r Hyrwyddwyr Budd Cymunedol ym mis Ionawr 2023 i lunio rhestr fer o brosiectau a fydd yn cael effaith gadarnhaol ar y gymuned ehangach. Mae'r prosiectau ar y rhestr fer yn cynnwys:

- Neuadd Gymuned Llanddewi
- Canolfan Gymunedol Bloomfield
- Clwb Pêl-droed Arberth
- Parc Cyhoeddus Clunderwen

Mae'r cynllun wedi ymgysylltu ag ysgolion lleol i godi ymwybyddiaeth o yrfaoedd mewn peirianeg sifil ac adeiladu yn yr ardal. Mae'r gweithgaredd hwn wedi cynnwys 35 o fentrau ysgol, 254 o oriau ymgysylltu a 2,479 o ddisgyblion wedi ymgysylltu. Un enghraifft o weithgarwch ymgysylltu ag ysgolion y cynllun yw Confensiwn Gyrfaoedd Sir Gaerfyrddin a gynhaliwyd dros ddeuddydd ac a roddodd wybodaeth am lwybrau i faes peirianeg sifil ac a oedd yn cynnwys gweithgareddau rhyngweithiol i helpu disgyblion i ddeall rôl technoleg yn y diwydiant.

Mae'r cynllun yn gweithio i sicrhau ei fod yn darparu cyfleoedd hyfforddiant a chyflogaeth i'r ardal, gyda nifer sylweddol o'r gweithlu yn gymharol leol a 89% o'r gweithlu wedi eu lleoli yng Nghymru. Mae allbynnau hyfforddi a recriwtio hyd yma yn cynnwys:

- 1,345 wythnos o Recriwtio a hyfforddiant wedi'u targedu hyd yma
- 41 o ddechreuwr newydd a oedd yn ddi-waith yn flaenorol (i fyny o 34)
- 15 o hyfforddeion a phrentisiaid hyd yma, un gweithiwr newydd
- un cyfle newydd i brentisiaeth wedi'i hysbysebu drwy Gynghrair Prentisiaid Cymru
- dau leoliad profiad gwaith
- 13 o staff AGC newydd wedi'u cyflogi

6.6. Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

Mae gweithrediad y cynllun ffordd wedi cyfrannu at gyflawni nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, yn enwedig y rhai sy'n gysylltiedig â Chymru lewyrchus a chymunedau cydlynus. Cyflawnwyd hyn trwy gysylltu cymunedau, gwella mynediad at wasanaethau, helpu pobl i gael mynediad at waith a gwella mynediad i farchnadoedd ar gyfer busnesau yn Ne Orllewin Cymru. Yn gysylltiedig â chyflawniadau'r themâu trawsbynciol, roedd ymgynghoreion o'r farn bod y cynllun wedi cyfrannu at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol drwy ymgysylltu'n helaeth â'r gymuned, cyflogaeth leol, defnyddio cadwyni cyflenwi lleol a buddion amgylcheddol.

6.7. Systemau monitro

Adroddwyd ar gynnydd yn erbyn y themâu trawsbynciol yn y cyfarfodydd cynnydd misol rhwng Llywodraeth Cymru, Asiant y Cyflogwr a'r contractwr ac mewn adroddiadau cynnydd. Roedd hyn yn cynnwys adrodd ar y gweithgareddau a gyflawnwyd hyd yma, gweithgareddau a gynlluniwyd a chodi unrhyw risgiau neu faterion.

Mae'r gwaith o fonitro'r CCT yn cael ei wneud yn y Cyfarfodydd Adolygu Cynnydd chwarterol, a fynychir gan WEFO a'r buddiolwr, a fydd yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y gweithgarwch CCT a gyflawnwyd. Nid oes unrhyw ddangosyddion rhaglen ar gyfer y CCT yn y gweithrediad hwn ond ystod o ddangosyddion lefel achos (prosiect) CCT sy'n berthnasol. Caiff y rhain eu monitro drwy astudiaethau achos a ddarperir i Dîm CCT WEFO.

Bu rhai problemau cyfathrebu rhwng tîm CCT WEFO a'r tîm cyflawni yng nghyfnod cynnar y gweithrediad. Fodd bynnag, ers y gwerthusiad interim, dywedodd ymgynghoreion y bu gwelliant sylweddol o ran cyfathrebu a bod perthynas waith agos wedi'i sefydlu. Mae hyn, yn rhannol, oherwydd bod cyfarfodydd cynnydd ffurfiol rhwng y tîm cyflawni a thîm CCT WEFO yn cael eu cynnal yn rheolaidd a chafwyd deialog agored a gonest ynghylch yr hyn a oedd yn cael ei ddarparu, yr oedi, a pha gymorth y gellir ei roi.

6.8. Edrych i'r dyfodol

O ran gwreiddio'r themâu trawsbynciol mewn prosiectau yn y dyfodol, y prif awgrym gan ymgynghoreion oedd sicrhau eu bod yn cael eu cynnwys yn y dogfennau tendro a chontract er mwyn sicrhau bod contractwyr yn ymwybodol o'r gofynion yn gynnar. Mae hyn hefyd yn rhoi digon o amser i gontractwyr ystyried sut y gellir eu cyflawni, ac a ellir cyflawni unrhyw weithgarwch ychwanegol. Yna gellir monitro'r themâu trawsbynciol wrth gyflawni'r prosiect i sicrhau eu bod yn cael eu bodloni.

Dylid nodi fodd bynnag fod y cysyniad o themâu trawsbynciol wedi'i integreiddio'n gryf i gyllid Ewropeaidd, ac mae adnoddau rheoli canolog trwy WEFO wedi bod yn bwysig i godi ymwybyddiaeth ohonynt. Disgrifiodd y tîm CCT eu rôl fel un gefnogol, yn hytrach nag un yn seiliedig ar 'gydymffurfiaeth', ac mae'n ymddangos bod hyn wedi bod yn llwyddiannus yn yr achos hwn, o ystyried graddau'r ddarpariaeth yn erbyn y themâu. Wrth i gyllid Ewropeaidd ddod i ben, bydd yn bwysig ystyried sut y gellir ymgorffori CCT (neu gyfwerth yn seiliedig ar Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol) mewn prosiectau yn y dyfodol.

6.9. Casgliadau

Roedd gan y gweithrediad hanes cadarnhaol o ran cyflawni'r CCT. Cymerwyd ystod eang o gamau, a radorodd ar y targedau gwreiddiol. Mae hyn yn adlewyrchu'r pwysigrwydd a roddir i'r CCT yn y Rhaglen Weithredol a'r achos busnes ac ymrwymiad y contractwr a'r tîm prosiect. Er bod rhai heriau cyfathrebu rhwng tîm y prosiect a'r tîm CCT yn WEFO yn ystod camau cynnar y rhaglen, a adlewyrchwyd yn yr adroddiad gwerthuso interim, cafodd y rhain eu datrys yn ddiweddarach.

7. Canfyddiadau'r gwerthusiad effaith ac asesiad o ganlyniadau ehangach

Mae'r adran hon yn cynnwys canfyddiadau'r gwerthusiad effaith. Mae'n asesu cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau'r gweithrediad, i ba raddau y mae canlyniadau ehangach wedi'u cyflawni, neu'n mynd i gael eu cyflawni, ac yn ystyried gwerth am arian y gweithrediad.

7.1. Allbynnau

Roedd disgwyl i'r cynllun gyflawni nifer o allbynnau. Roedd dau allbwn ERDF, fel yr amlinellwyd yn yr achos busnes diwygiedig a'r datganiad amgylcheddol, a dau allbwn prosiect ehangach, a nodwyd yng nghyfnod cwmpasu'r gwerthusiad. Nid oedd blynyddoedd cyflogaeth adeiladu ^[troednodyn 50] wedi'u nodi yn achos busnes y gweithrediad ond fe'u nodwyd a'u cyfrifo gan y gwerthuswr yn ystod y cam cwmpasu cychwynnol fel allbwn gweithgaredd adeiladu. Er nad oedd y swyddi'n ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, roeddent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu.

Erbyn diwedd Rhagfyr 2023, roedd y gweithrediad wedi cyflawni un o ddau allbwn ERDF. Hwn oedd 1km o droedffordd/llwybr beicio. Roedd allbwn arall yr ERDF wedi'i gyflawni'n rhannol, sef 4.5km o ffordd, a disgwylir i'r gweddill gael ei hawlio ym mis Rhagfyr 2024. Roedd gwaith galluogi hefyd wedi'i gwblhau i hwyluso'r gwaith adeiladu parhaus o fis Ionawr 2024. Roedd yr allbynnau ehangach wedi'u cyflawni'n rhannol. Hyd yma, bu 15 o hyfforddeion a phrentisiaid ar y safle a dau leoliad profiad gwaith.

O ran blynyddoedd cyflogaeth adeiladu, cwblhawyd 660,089 o oriau adeiladu ar y safle a oedd yn cyfateb i tua 349 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu. Roedd hyn yn is na'r amcangyfrif o 647 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu, ond roedd oedi i'r cynllun yn golygu bod y gwaith adeiladu y tu ôl i'r hyn a gynlluniwyd yn wreiddiol.

Troednodiadau

[50] Mae blynyddoedd cyflogaeth adeiladu yn cyfrifo amcangyfrif o nifer y swyddi adeiladu a gynhyrchir gan y cynllun yn seiliedig ar gyfanswm cost cyfalaf adeiladu'r prosiect gan ddefnyddio'r cyfernoda swyddi uniongyrchol yn ôl categori gweithgaredd. Mae'r cyfernoda'n mynegi nifer y gweithwyr sydd eu hangen dros flwyddyn i gyflawni £1m o fuddsoddiad adeiladu.

Tabl 7.1: Cyflawniadau yn erbyn allbynnau

	Cyflawnwyd?	Sylwadau
Allbynnau ERDF		
6.1km o ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio (gan gynnwys TEN-T)	Yn rhannol	Cyflawnwyd 4.5km erbyn Rhagfyr 2023. Y gweddill i'w hawlio erbyn Rhagfyr 2024.
1km o lwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ailadeiladu	Do	Cwblhawyd Rhagfyr 2023.
Allbynnau ehangach		
Cefnogir 23 o brentisiaid ac 8 lleoliad profiad gwaith	Yn rhannol	15 o hyfforddeion a phrentisiaid hyd yn hyn. Dau leoliad profiad gwaith.
647 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu	Yn rhannol	Cwblhawyd 660,089 o oriau adeiladu hyd at ddiwedd Rhagfyr 2023 sy'n cyfateb i tua 349 o flynyddoedd.

Ffynhonnell: Ymgynghoriadau â thîm cyflawni'r prosiect

7.2. Canlyniadau

Disgwyliwyd i'r cynllun gyflawni yn erbyn pedwar canlyniad. Roedd un Dangosydd Canlyniad ERDF a thri chanlyniad ychwanegol. Y rhain oedd:

- cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd ffordd yr A40 (cyfartaledd llinell sylfaen o 58kmya) (Dangosydd Canlyniad ERDF)
- gwell dibynadwyedd o ran amseroedd teithiau
- amseroedd teithiau byrrach ar hyd y llwybr
- gostyngiad yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau

Yn y cynllun busnes gwreiddiol, cyfrifwyd y data llinell sylfaen a ddefnyddiwyd ar gyfer canlyniad cyflymder cyfartalog gan ddefnyddio data TrafficMaster a ddarparwyd gan yr Adran Drafnidiaeth (DfT). Sefydlwyd y gweithrediad ERDF gan ddefnyddio hyn fel llinell sylfaen benodol, ac fe'i defnyddiwyd wrth gymeradwyo'r cynllun ar gyfer cronfeydd Ewropeaidd. Dangosydd Canlyniad ERDF oedd cynnydd gan 3-8% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A40, o gyfartaledd llinell sylfaen o 58kmya, a ddiffinnir yn y cynllun busnes. Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi rhoi'r gorau i ddefnyddio set ddata TrafficMaster ac mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi rhoi'r gorau i ddefnyddio'r ffynhonnell ddata hon. Mae Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu INRIX i ddisodli TrafficMaster wrth werthuso data cyflymder ffyrdd.

Mae'r ddau ddull yn ffynonellau data gwahanol ar gyfer yr un newidyn (cyflymder). Bydd INRIX nawr yn cael ei ddefnyddio i fesur y data cyflymder cyfartalog ar gyfer yr A40. Roedd TrafficMaster yn defnyddio data ar dracio cerbydau masnachol yn unig, tra bod data INRIX yn seiliedig ar ddata GPS o geir gyda thechnoleg llywio lloeren wedi'i hadeiladu ynddynt. Mae hyn yn cynnwys fflydoedd masnachol, cerbydau danfon a thacsis, yn ogystal â cherbydau defnyddwyr, ffonau clyfar, camerâu, digwyddiadau a synwryddion eraill i gasglu data. Felly mae data INRIX yn fwy cadarn. Mae'r data yma hefyd yn fwy cyfredol a diweddar na TrafficMaster.

Oherwydd diffyg parhad data â'r data sylfaenol gwreiddiol, mae llinell sylfaen newydd o 2016 wedi'i chyfrifo at ddibenion cymharu. Er cysondeb, mae llinell sylfaen newydd wedi'i chyfrifo gan ddefnyddio data INRIX er mwyn cymharu perfformiad yn y dyfodol. Mae wedi'i chyfrifo gan ddefnyddio data cyflymder cyfartalog cerbydau o bob rhan o 2016. Y cyflymder cyfartalog llinell sylfaen newydd yw 41mya. Nid yw cyfrifo llinell sylfaen newydd yn golygu bod y targed gwreiddiol wedi'i ail-sefydlu, yn syml mae'n galluogi cymharu blynyddoedd i ddod â'r sefyllfa cyn-fuddsoddi ar set ddata newydd. Bydd angen dadansoddi data INRIX ar ôl cwblhau'r gwaith i benderfynu a yw'r cynllun wedi arwain at y cynnydd arfaethedig yn y cyflymder cyfartalog.

Roedd dangos tystiolaeth canlyniadau o weithrediad yr A40 yn dibynnu ar gwblhau'r cynllun yn ogystal â chyfnod o adolygu a chasglu data i fonitro'r effeithiau, ac felly roedd yn rhy gynnar i allu dangos tystiolaeth ohonynt ar adeg y gwerthusiad ffurfiannol. Fodd bynnag, roedd ymgylgoreion o'r tîm cyflawni yn hyderus y byddent yn cael eu cyflawni maes o law. Y prif resymau am hyn oedd gwella cyfleoedd i oddiweddyd, symud traffig cefnffyrdd o bentref Llanddewi Felffre, gwella llif traffig, a lleihau'r tebygolrwydd o ddamweiniau.

7.3. Asesu canlyniadau ehangach

Rhagwelwyd canlyniadau ehangach amrywiol o ganlyniad i gynllun yr A40 Abergwyngregyn, fel y nodir yn y model rhesymeg (gweler Atodiad A). Mae'r adran hon yn nodi safbwyntiau rhanddeiliaid ar y canlyniadau a oedd yn debygol o gael eu gwireddu.

7.3.1. Gwell dibynadwyedd mewn amseroedd teithiau / Amseroedd teithiau byrrach ar hyd y llwybr

Un o ganlyniadau allweddol cynllun yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch a nodwyd gan ymgynghoreion oedd gwelliannau i ddibynadwyedd amseroedd teithiau ac amseroedd teithiau 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, y rheini sy'n teithio drwy'r ardal i gyrraedd cyrchfannau hamdden neu dwristiaeth ac i gael mynediad i borthladdoedd Abergwaun ac Aberdaugleddau. Roedd ymgynghoreion yn gobeithio y byddai'r cynllun yn helpu i wneud yr ardal yn fwy deniadol i fusnesau a buddsoddwyr.

Er bod arbedion amser teithiau 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, sy'n debygol o wella amseroedd teithiau yn lleol.

Mae arbedion amser teithiau yn cael eu galluogi, yn rhannol, drwy'r cynnydd mewn cyfleoedd i oddiweddyd. Bydd y dyluniad priffordd diwygiedig i greu cerbyttffordd tair lôn, gyda dwy lôn i un cyfeiriad ac un i'r cyfeiriad arall, yn galluogi defnyddwyr y ffordd 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 o ganlyniad, er bod ymgynghoreion cymunedol wedi nodi bod y budd penodol i drigolion lleol yn debygol o fod yn gyfyngedig.

7.3.2. Gostyngiad yn nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau

Roedd budd allweddol arall i'r cynllun a amlygwyd gan ymgynghoreion 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 uchel. Byddai buddion diogelwch eraill i'w cael oherwydd ail-ddylunio'r cyffyrdd ac ansawdd gwell arwyneb y ffordd.

Hefyd, oherwydd maint a chyflymder y traffig sy'n mynd drwy'r pentrefi lleol, dywedodd un ymgynghorai cymunedol fod pryderon diogelwch sylweddol ynghylch trefn bresennol y ffordd sy'n atal teithio llesol o amgylch y pentref. Disgwylir i gynllun y ffordd newydd liniaru rhai o'r pryderon o ran diogelwch a thrwy hynny alluogi mwy o deithio llesol.

7.3.3. Gwell darpariaeth i gerddwyr a beicwyr

Mae llwybr defnyddiwr cyfun newydd (cerddwyr, beicwyr a marchogion ceffylau) wedi'i gynllunio ar hyd ffin ddeheuol yr A40 i ddarparu cyswllt teithio llesol rhwng Llanddewi Felffre a'r A40 sydd wedi'i israddio i Benblewin – mae hwn hefyd yn cysylltu i'r 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

lleihad mewn llif traffig, ystyriwyd y byddai ffyrdd lleol yn fwy diogel i feicwyr a cherddwyr, gan hyrwyddo'r opsiynau teithio llesol.

7.3.4. Gwell ansawdd aer

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

Bydd yn anodd profi hyn gan nad yw data ansawdd aer yn cael ei gasglu yn yr ardal o amgylch cynllun y ffordd. Mae ansawdd aer yn cael ei fonitro yn Arberth. Fodd bynnag, mae'r safle monitro i'r de o'r A40, mewn ardal wledig yn agos at y B4314. Mae hyn yn cyflwyno rhai cyfyngiadau gyda'r data a bydd yn ei gwneud hi'n anodd priodoli unrhyw wahaniaethau i gynllun gwella'r A40.

7.3.5. Lleihad mewn llygredd sŵn

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

Fodd bynnag, mynegwyd pryderon hefyd ynghylch 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 fwy 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.

7.3.6. Llai o wahanu cymunedol

Disgrifiodd un ymgynghorai'r buddion a ragwelir sy'n gysylltiedig â llai o achosion o wahanu cymunedol. Roedd y buddion yn cynnwys aduno'r gymuned, ailgysylltu amwynderau lleol, ei wneud yn lle mwy deniadol i fyw ac o ganlyniad gwella ansawdd bywyd i drigolion lleol. Gellir dadlau y bydd llawer o hyn yn cael ei gyflawni o ganlyniad i'r lleihad mewn llif traffig trwy ganol pentref Llanddewi Felfre (oherwydd priffordd newydd yr A40).

Fodd bynnag, mynegwyd pryderon gan ymgynghoreion cymunedol eraill ynghylch i ba raddau y bydd y math o draffig yn lleihau drwy ganol y pentref, gan y disgwylir y bydd llawer o gerbydau nwyddau trwm yn dal i fod angen mynediad lleol i fusnesau; er enghraifft, i gael mynediad i'r chwarel, y llaethdy a'r ffatri fwyd leol.

7.3.7. Canlyniadau annisgwyl

Mae'r gwaith archeolegol sydd wedi'i wneud fel rhan o'r cynllun wedi caniatáu i'r safle gael ei arolygu a'i archwilio'n drylwyr ac mae hyn wedi datgelu galwedigaethau ac aneddiadau neolithig o wahanol fathau yn ogystal ag ystod o wrthrychau pwysig, megis crochenwaith neolithig. Nawr gellir catalogio, adfer ac arddangos yr eitemau hyn. Roedd y cynrychiolydd archeolegol ar y cynllun wedi rhoi sgysiau i grwpiau ac ysgolion lleol ac wedi trefnu ymweliadau â'r safle ar gyfer plant ysgol.

7.4. Asesiad gwerth am arian

Cynhaliwyd gwerthusiad economaidd ar y ddau gynllun (Llanddewi Felffre i Benblewin a Phenblewin i Groesffordd Maencoch) yn ystod Cam Allweddol 3. Cynhaliwyd y dadansoddiad gan ddefnyddio meddalwedd TUBA safonol y diwydiant i feintio amser defnyddwyr ac arbedion costau gweithredu cerbydau. Mae dadansoddiad o ddamweiniau gan ddefnyddio meddalwedd COBA-LT safonol y diwydiant yn rhan o'r gwerthusiad economaidd sy'n angenrheidiol i gwblhau dadansoddiad cost a budd.

Mae'r dadansoddiad o ddamweiniau a wnaed ar gyfer dwy ran y prosiect wedi dangos bod cerbyttffordd WS2+1 yn fwy diogel na ffyrdd un lôn. O ganlyniad, byddai'r ddau gynllun yn arwain at ostyngiad yn nifer y damweiniau. Er enghraifft, o dan ragdybiaethau twf canolog ar gyfer gwelliannau'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin, mae'r dadansoddiad o ddamweiniau yn rhagweld arbediad o 41 o ddamweiniau ag anafiadau personol gan arwain at 51 yn llai o anafusion dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd.

Yn seiliedig ar nifer o ragdybiaethau, cynhyrchodd yr arfarniad economaidd a'r dadansoddiad cost a budd gymhareb budd a chost o 0.13 ar gyfer gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin a chymhareb budd-cost o 0.27 ar gyfer gwelliannau Penblewin i Groesffordd Maencoch. Fodd bynnag, dylid nodi na ellir meintio a nodi gwerth ariannol holl gostau a buddion y cynllun sy'n golygu bod ystod o effeithiau nad ydynt wedi'u cynnwys mewn arfarniad economaidd.

O safbwynt ansoddol, gofynnwyd i ymgylgoreion a oeddent yn meddwl y byddai'r cynllun yn rhoi gwerth am arian. Yn gyffredinol mae'n anodd i'r rhan fwyaf o ymgylgoreion roi barn wybodus ar hyn, gan nad yw'r defnydd amgen o'r buddsoddiad yn hysbys. Ond ar y cyfan, roedd ymgylgoreion yn cytuno bod y cynllun yn cynnig gwerth cyhoeddus, yn fras. Roedd y rhesymau am hyn yn cynnwys y gwelliannau diogelwch, y gwelliannau i ansawdd bywyd trigolion Llanddewi Felffre, y buddion economaidd lleol a buddion newid moddol. Fodd bynnag, codwyd rhai pryderon ynghylch effaith pandemig Covid-19 ac ymadawiad Prydain â'r Undeb Ewropeaidd ar y defnydd o ffyrdd, na fyddai wedi'u rhagweld ar adeg yr asesiad gwerth am arian gwreiddiol. Pe bai arfarniad economaidd o'r gweithrediad yn cael ei ail-gynnal, gellid cymryd y ffactorau hyn i ystyriaeth.

7.5. Casgliadau

Llwyddodd y gweithrediad i gyflawni un o'i ddau ddangosydd allbwn ERDF ac mae wedi cyflawni'n rhannol ar ddangosydd allbwn arall yr ERDF a'i ddau allbwn ehangach sy'n gysylltiedig â hyfforddiant a chyflogaeth adeiladu. Er ei bod yn rhy gynnar i wybod a fydd canlyniadau cyflymder teithiau a damweiniau yn cael eu cyflawni, roedd ymgylgoreion yn obeithiol y byddent. Bydd amrywiaeth o fuddion eraill hefyd yn cael eu cyflawni yn gysylltiedig â theithio llesol, ansawdd aer a llygredd sŵn, gan ychwanegu gwerth at y themâu trawsbynciol a drafodwyd yn y bennod flaenorol.

8. Casgliad ac argymhellion

Mae'r adran hon yn rhoi crynodeb o ganfyddiadau'r gwerthusiad ffurfiannol a'r casgliadau allweddol. Yn seiliedig ar hyn, bydd nifer o argymhellion yn cael eu cyflwyno ar gyfer cynlluniau yn y dyfodol.

8.1. Asesiad o gydweddiad strategol parhaus

Ers datblygu'r cynllun mae'r cyd-destun polisi wedi newid yn eithaf radical, gan gynnwys creu portffolio Gweinidog dros Newid Hinsawdd newydd, sy'n dwyn ynghyd nifer o bortffolios ac yn eu plith trafndiaeth (Mai 2021). Mae hyn yn cyd-fynd â'r gyfres o amcanion newid hinsawdd a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu a phwyslais cryf Llywodraeth Cymru ar ddatgarboneiddio fel thema sy'n rhedeg drwy'r holl weithgarwch.

Er gwaethaf hyn, cadarnhaodd adolygiad o bolisïau a strategaethau lleol a chenedlaethol fod gweithrediad yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch yn parhau i gyd-fynd ag amcanion Llywodraeth Cymru i wella cysylltedd rhanbarthol a'r seilwaith trafndiaeth presennol trwy fuddsoddiad i gefnogi datblygiad economaidd a gwell lles. Er y bu newid sylweddol, yn genedlaethol ac yn lleol, mewn blaenoriaethau yn ymwneud â nodau a thargedau carbon isel ac amgylcheddol, roedd ymgynghoreion strategol o Lywodraeth Cymru o'r farn bod y gweithrediad yn dal yn berthnasol gan ei fod yn gefnogol i'r nodau hyn. Yn benodol, roedd gan y gweithrediad uchelgais i warchod bioamrywiaeth a hyrwyddo teithio llesol.

8.2. Crynodeb o gynnydd

Ers i gynllun gwella'r A40 gael ei gymeradwyo ar gyfer cyllid ERDF, mae'r gweithrediad wedi profi oedi sylweddol sydd wedi golygu bod dyddiad cwblhau'r gweithrediad wedi'i symud yn ôl i hydref 2024. Arweiniodd yr oedi hwn at ddiwygiadau yn y gwaith oedd yn gymwys ar gyfer cyllid ERDF. Er gwaethaf hyn, erbyn diwedd Rhagfyr 2023, roedd y cynllun wedi cwblhau un o'i ddau ddangosydd ERDF ac wedi cwblhau'r dangosydd ERDF arall yn rhannol.

Ailbroffiliwyd cyfanswm costau gweithrediad cyfun yr A40 Llanddewi Felffre i Groesffordd Maencoch rhwng Medi 2022 a Medi 2023. Cyfanswm costau cymwys y prosiect oedd £52.290m, yn cynnwys £45.462m o gyllid ERDF a £6.828m gan Lywodraeth Cymru. Erbyn diwedd mis Rhagfyr 2023, cyfanswm y gwariant cymwys oedd £50.899m, a oedd yn cynnwys £44.254m o grant ERDF ac £8.630m o arian cyfatebol Llywodraeth Cymru.

8.3. Asesu trefniadau rheoli a monitro prosiect

Teimlwyd bod y trefniadau rheoli prosiect yn effeithiol ac yn gweithio'n dda. Roedd hyn oherwydd gwybodaeth a phrofiad tîm cyflawni'r prosiect, llif gwybodaeth effeithiol a'r trefniadau partneriaeth gyda rhanddeiliaid lleol.

Roedd y systemau monitro ar lefel cyflawni prosiect yn gadarn, a darparwyd digon o wybodaeth i Lywodraeth Cymru i alluogi rheolaeth a throsolwg effeithiol. Mae adroddiadau monitro i WEFO wedi bod yn gynhwysfawr a sefydlwyd deialog reolaidd rhwng Is-adran Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru a WEFO a'r tîm cyflawni ehangach.

Ar y cyfan, roedd adborth gan ymgynghoreion lleol yn gadarnhaol o ran lefel y cyfathrebu a'r ymgysylltu parthed y gweithrediad, yn enwedig mewn perthynas â rôl y PLO. Roedd rhanddeiliaid ehangach (yn enwedig mewn awdurdodau lleol) yn gwerthfawrogi'r diweddariadau am y cynnydd a gawsant o'r cyfarfodydd rheolaidd gyda'r tîm cyflawni ac roeddent yn gadarnhaol ynghylch sut y cafodd materion eu trin.

8.4. Themâu Trawsbynciol

Roedd cynnydd da wedi'i wneud yn erbyn y themâu trawsbynciol gan fod yr holl ddangosyddion lefel achos CCT ar gyfer y gweithrediad hwn wedi'u cyflawni. Cymerwyd ystod eang o gamau gweithredu yn ymwneud â datblygu cynaliadwy, buddion cymunedol a theithio llesol ymhlith eraill, a ragorodd ar y targedau gwreiddiol. Mae hyn yn adlewyrchu'r pwysigrwydd a roddir i'r CCT yn y Rhaglen Weithredol a'r achos busnes ac ymrwymiad y contractwr a'r tîm prosiect.

O ran gwreiddio'r CCT ym mhrosiectau'r dyfodol, y prif awgrym oedd sicrhau eu bod yn cael eu cynnwys yn y dogfennau tendro a chontract er mwyn sicrhau bod contractwyr yn ymwybodol o'r gofynion yn gynnar. Yn fwy cyffredinol, o gofio bod cyllid Ewropeaidd yn dod i ben, dylid ystyried sut y gellir ymgorffori'r themâu sydd wedi'u gwreiddio yn Neddff Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ymhellach wrth gyflawni prosiectau yn y dyfodol, a rôl bosibl tîm canolog yn hyn o beth.

8.5. Cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau

Erbyn adeg y gwerthusiad ffurfiannol, roedd un o ddangosyddion allbwn ERDF wedi'i gyflawni (1km o droedffordd/llwybr beicio) tra bod yr allbynnau eraill wedi'u cyflawni'n rhannol. Roedd hyn yn cynnwys 4.5km o ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio, a disgwylir i'r gweddill gael ei hawlio ym mis Rhagfyr 2024. Roedd gwaith galluogi hefyd wedi'i gwblhau i hwyluso'r gwaith adeiladu parhaus o fis Ionawr 2024.

Roedd y canlyniadau ar gyfer gweithrediad yr A40 Llanddewi Felfre i Groesffordd Maencoch yn ddibynnol ar gwblhau'r cynllun a chyfnod o fonitro ar ôl ei gwblhau, ac, oherwydd hyn, nid oedd tystiolaeth gadarn ar gael ar adeg y gwerthusiad ffurfiannol. Fodd bynnag, roedd ymgynghoreion o'r tîm cyflawni yn hyderus y byddent yn cael eu cyflawni maes o law.

Rhagwelwyd nifer o ganlyniadau ehangach gan ymgynghoreion, gan gynnwys gwelliannau i ddibynadwyedd amseroedd teithiau, gostyngiad yn nifer y gwrthdrawiadau, gwell profiad i ddefnyddwyr Teithio Llesol, a llai o wahanu cymunedol ymhlith eraill. Roedd y rhai yr ymgynghorwyd â nhw o'r farn bod y canlyniadau hyn yn gadarnhaol ac roedd disgwyl iddynt effeithio ar yr ardal leol a'r rhanbarth ehangach.

8.6. Asesiad gwerth am arian

Yn seiliedig ar nifer o ragdybiaethau, cynhyrchodd yr arfarniad economaidd a'r dadansoddiad cost a budd gymhareb budd a chost o 0.13 ar gyfer gwelliannau Llanddewi Felfre i Benblewin a chymhareb budd a chost o 0.27 ar gyfer gwelliannau Penblewin i Groesffordd Maencoch. Fodd bynnag, dylid nodi na ellir meintoli a nodi gwerth ariannol holl gostau a buddion y cynllun sy'n golygu bod ystod o effeithiau nad ydynt wedi'u cynnwys mewn arfarniad economaidd. O safbwynt ansoddol, roedd ymgynghoreion yn cytuno bod y cynllun yn cynnig gwerth cyhoeddus, yn fras. Roedd y rhesymau am hyn yn cynnwys y gwelliannau diogelwch a gwell ansawdd bywyd i drigolion Llanddewi Felfre.

8.7. Edrych ymlaen

Gan edrych i'r dyfodol, ni fydd unrhyw arian Ewropeaidd pellach ar gyfer cynlluniau ffyrdd oherwydd ymadawiad Prydain â'r Undeb Ewropeaidd, ac mae canlyniad yr Adolygiad Ffyrdd yn awgrymu y bydd lefelau is o gyllid ar gyfer cynlluniau ffyrdd yng Nghymru yn y dyfodol. Fodd bynnag, mae rhai canfyddiadau allweddol o'r adroddiad hwn a allai lywio prosiectau tebyg yn y dyfodol:

- roedd rôl Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd y contractwr yn werthfawr iawn o ran meithrin perthynas dda gyda thrigolion a busnesau lleol, ac wrth gyflawni buddion cymunedol fel rhan o'r prosiect
- cymerodd tîm cyflawni'r prosiect agwedd greadigol ac uchelgeisiol at gyflwyno'r CCT, gyda'u gweithredoedd yn rhagori ar y targedau gwreiddiol. Er bod y CCT wedi'i integreiddio'n gryf i gyllid Ewropeaidd, maent yn berthnasol i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a gellid mabwysiadu dull tebyg yn y dyfodol o ran eu gwreiddio yn y contract a sicrhau ymrwymiad i gyflawni yn eu herbyn gan y contractwr a'r tîm prosiect
- fe wnaeth hwyluso gweithdai cydweithredol gyda staff allweddol y tîm cyflawni ar ddechrau mis Ionawr 2023 helpu i hyrwyddo cydweithio ac arweiniodd at gynnydd sylweddol yn cael ei wneud ar y cynllun. Mae'n bosibl y byddai cynnal y gweithdai hyn yn gynharach yn y cynllun wedi annog mwy o gyfathrebu agored o'r cychwyn cyntaf

9. Adran Cyfeiriadau

Yr Adran Drafnidiaeth (2020) 'Ymddygiad teithio, agweddau ac effaith gymdeithasol COVID-19'

Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru (2020) 'Adroddiad Cenedlaethau'r Dyfodol'

Cynulliad Cenedlaethol Cymru (2016) 'Briff Ymchwil: Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) - Hysbysiad Hwylus'

Cyngor Sir Benfro (2020) 'Adnewyddu ac Adfywio. Sir Benfro. Lle gwyh i ymweld, byw a gweithio, 2020-2030'

Iechyd Cyhoeddus Cymru (2021) 'COVID-19 a newidiadau cyflogaeth yng Nghymru'

Awdurdodau Lleol De Orllewin Cymru (2022) 'Cynllun Cyflawni Economaidd De Orllewin Cymru'

Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol De-orllewin Cymru (2021) 'Dadansoddiad o Effeithiau COVID-19 ar Dde Orllewin Cymru'

SQW (2021) 'Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd ERDF'

Panel Adolygu Ffyrdd (2022) 'Dyfodol buddsoddiad ffyrdd yng Nghymru'

Transport for London (2018) 'Speed, emissions & health'

WEFO (2014) 'Raglen Weithredol ERDF Gorllewin Cymru a'r Cymoedd 2014-2020'

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

Llywodraeth Cymru (2008) 'Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru'

Llywodraeth Cymru (2015) 'Astudiaeth A40 Sancler i Hwlfordd: adroddiad opsiynau dylunio'

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

Llywodraeth Cymru (2019) 'Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel'

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

Llywodraeth Cymru (2021) 'Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021'

Llywodraeth Cymru (2021) 'Ail Gynllun Cyflawni Cymru Carbon Isel (2021-2025)'

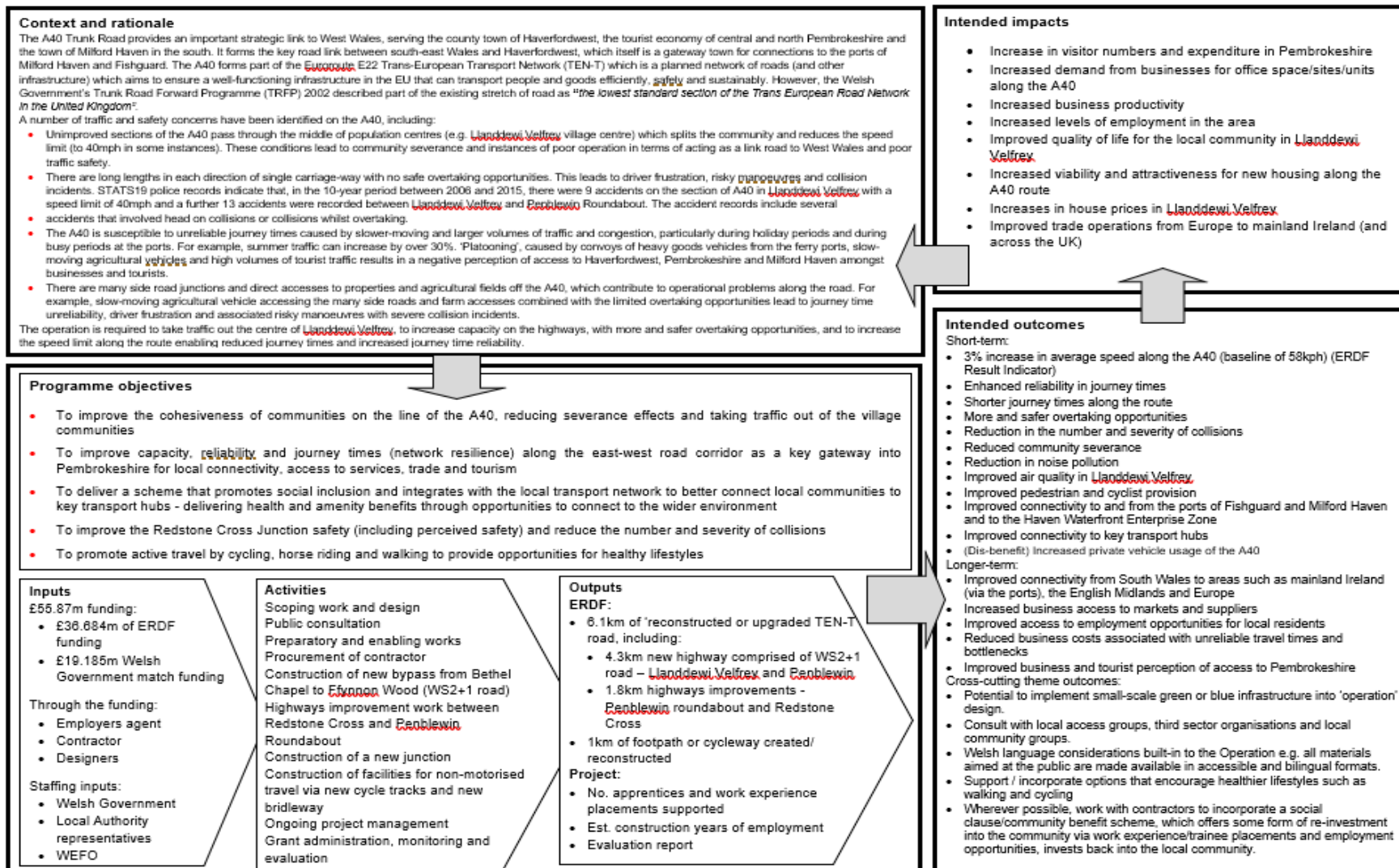
Llywodraeth Cymru (2021) 'Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru'

Llywodraeth Cymru (2021) 'Bwletin ystadegol, Cludiant môr 2022'

Llywodraeth Cymru (2022) 'Cynllun Strategol Sero Net Llywodraeth Cymru'

Atodiad A: Model rhesymeg

Ffigur A.1: Model Rhesymeg A40



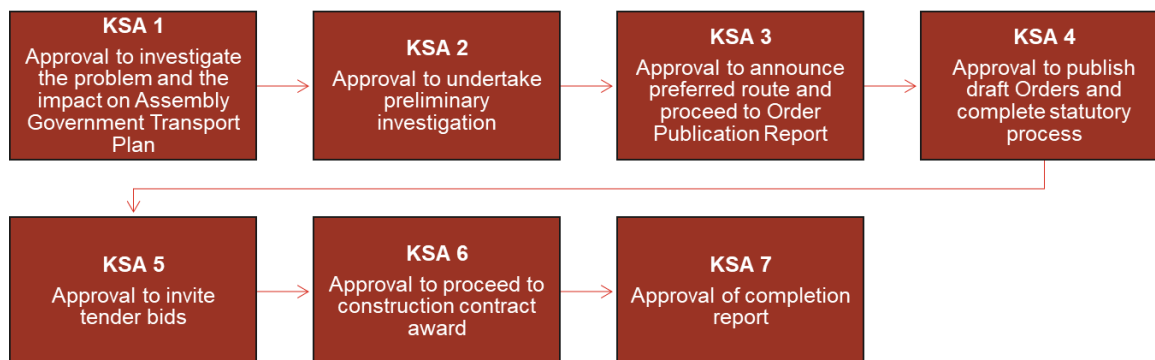
Ffynhonnell: SQW

Atodiad B: Trosolwg o'r model rheoli a chyflawni ar gyfer y prosiect

Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am gyflawni'r gweithrediad drwy gaffael contractwr sector preifat sy'n gyfrifol am adeiladu.

Mae'r gweithrediad yn cael ei gyflawni drwy Gontract Dylunio ac Adeiladu, y mae Llywodraeth Cymru yn ei reoli gyda chymorth contractwyr a gyflogir fel Asiant y Cyflogwr. Mae cyflawniad y gweithrediad wedi'i rannu'n saith cam allweddol, sy'n cwmpasu dylunio, proses statudol, adeiladu ac ôl-ofal yn unol â Phroses Gymeradwyo Cam Allweddol yr Isadran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth (gweler Ffigur B.1).

Ffigur B.1: Proses Gymeradwyo Cam Allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW

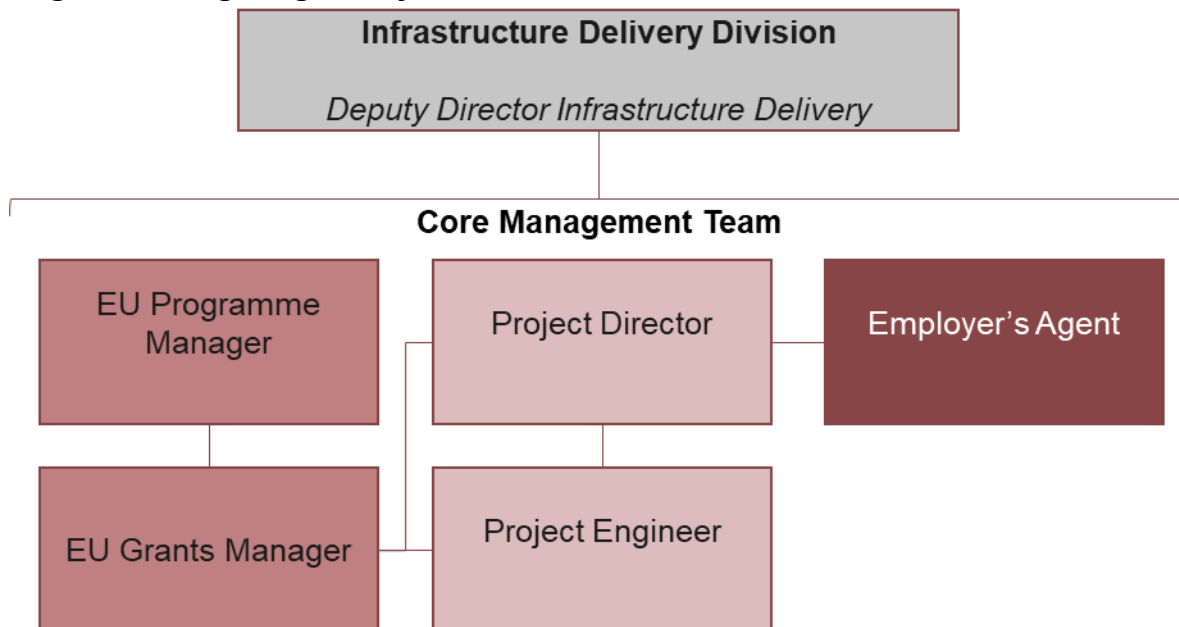
Mae Tîm Rheoli Craidd yn gyfrifol am reoli pob cynllun yn fanwl o ddydd i ddydd, fel y nodir yn Ffigur B.2.

Mae'r Tîm Rheoli Craidd yn cynnwys Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd/wyr Prosiect 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 ymrwymïadau 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 Gweithrediad i'r Awdurdod Rheoli (Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru).

Ffigur B.2: Organogram cyflawni seilwaith



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW

Mae'r strwythur llywodraethu a'r cyfrifoldebau ar gyfer goruchwyllo prosiectau trafnidiaeth ffyrdd wedi'u nodi yn Ffigur B.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 Drafnidiaeth 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 B.3: Strwythur llywodraethu Llywodraeth Cymru a chyfrifoldebau am brosiectau priffyrdd

Strategic Board

- Oversee the strategic direction of the scheme. The Strategic Board comprises senior personnel from the Transport Division within Welsh Government.
- Primary activities include
 - Consider and approve any ongoing Business Cases to enable scheme development to continue
 - Agree the final procurement option
 - Agree on a high-level project timetable for delivery
 - Review the scheme against Policy objectives at agreed milestones and provide continued commitment and endorsement where appropriate

Project Board

- Responsible for strategically managing the scheme between key milestones. The Project Board forms a link between the Strategic Board and the Management Team. It comprises of senior personnel from each of the main parties to the scheme. The role of the Project Board is to manage by exception and only to intervene with the work of the Project Team where necessary.
- Primary activities include:
 - Advise and support the Project Team
 - Setting boundaries between key decision points
 - Championing early dispute resolution where possible
 - Promoting the ethos of partnering

Core Management Team

- The Core Management Team are responsible for the day-to-day detailed management of the scheme. They are led by the Welsh Government Project Director and Project Engineer and include representatives of the Employer's Agent and members of the contractor's team procured to deliver the scheme.
- Primary activities include:
 - Promoting the scheme internally and externally
 - Ensuring the scheme delivered is the optimum solution
 - Ensuring compliance with Welsh Government policies including Sustainability Objectives
 - Ensuring the scheme is delivered to budget & programme
 - Ensuring Value for Money within delegated financial commitments

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, addaswyd gan SQW

Atodiad C: Canllawiau pwnc ar gyfer ymgynghoriadau

Cwestiynau i Dîm Cyflawni Llywodraeth Cymru

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch cefndir mewn perthynas â phrosiect ffordd yr A40?

a. Beth fu eich cysylltiad â'r prosiect hyd yma?

Cynnydd y prosiect

2. Sut fydddech chi'n nodweddu'r cynnydd o ran cyflawni'r prosiect hyd yma, a pham?

a. Pa mor agos yw'r prosiect i'w gwblhau?

3. A yw'r prosiect yn cyd-fynd â'r cynllun cyflawni, gan gynnwys cerrig milltir allweddol?

a. Pa gerrig milltir allweddol a gyflawnwyd?

b. A fu materion penodol i'w goresgyn wrth gyrraedd y cerrig milltir hyn – yn fewnol i'r prosiect, ac unrhyw ffactorau allanol?

c. Pa gerrig milltir allweddol a fethwyd?

d. Pa faterion a arweiniodd at fethu cerrig milltir?

4. Ar ddiwedd mis Awst 2023, a oedd y prosiect yn cyd-fynd â'r proffil gwariant?

a. Os nad oedd, pam?

b. Pa faterion, os o gwbl, oedd wedi codi ynghylch y proffil gwariant?

5. A oes unrhyw ffactorau allanol sydd wedi dylanwadu, neu a fydd yn dylanwadu, ar allu'r prosiect i gyflawni yn erbyn ei amcanion gwreiddiol (e.e. effaith COVID-19 ar yr amodau economaidd ehangach, argaeledd staff/contractwr, effaith Brexit, ac ati)?

Trefniadau rheoli prosiect

6. A fu unrhyw newidiadau i brosesau rheoli prosiect ers gwanwyn 2021? Holwch ynghylch mecanweithiau adrodd, rheoli risg.

a. Os bu, pa newidiadau a wnaed a pham? Pa mor effeithiol fu'r newidiadau hyn?

7. I ba raddau y mae'r trefniadau rheoli prosiect wedi bod yn effeithiol mewn cefnogi cyflawniad y prosiect?

a. Beth fu'r cryfderau allweddol mewn rheoli prosiect?

b. Sut mae effeithiolrwydd rheoli prosiect wedi esblygu dros amser? Pa wersi (os o gwbl) a ddysgwyd?

c. Sut gellid gwella trefniadau rheoli prosiect mewn prosiectau yn y dyfodol?

8. A fu unrhyw newidiadau i'r systemau sydd ar waith i fonitro cyflawniad?
 - a. Os bu, pa newidiadau a wnaed a pham? Pa mor effeithiol fu'r newidiadau hyn?
9. I ba raddau y mae'r systemau monitro wedi cefnogi cyflawniad effeithiol ac effeithlon y gweithrediad? h.y. a wnaeth y systemau sicrhau bod y prosiect yn cyflawni ar amser ac o fewn adnoddau?
 - a. Os na, pam? Pa welliannau y gellid eu gwneud mewn prosiectau yn y dyfodol?

Themâu Trawsbynciol

Cynnydd

10. I ba raddau y mae'r gweithrediad wedi rhoi ar waith a chyflawni yr amcanion themâu trawsbynciol (CCT)? Datblygu Cynaliadwy, Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd, a Threchu Tlodi ac Allgáu Cymdeithasol?
 - a. Beth sydd wedi gweithio'n dda/beth sydd heb weithio'n dda?
 - b. Pa broblemau a nodwyd a sut yr aethpwyd i'r afael â hwy?
11. A oes unrhyw ffactorau allanol sydd wedi dylanwadu ar allu'r prosiect i gyflawni yn erbyn ei amcanion CCT gwreiddiol?
12. Sut ac i ba raddau y mae'r gweithrediad wedi darparu cyfleoedd i hybu'r Gymraeg drwy ei weithgarwch?
 - a. Sut, ac i ba raddau, y rhoddodd y gweithrediad gyfleoedd i bobl ddefnyddio a datblygu eu sgiliau Cymraeg yn y gweithle?
13. Sut mae'r gweithrediad wedi cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol?
14. O'r cyflawniad hyd yma, a fu unrhyw ddysgu yn ymwneud ag arfer da mewn adeiladu amgylcheddol a chadwyni cyflenwi?
15. Pa ddulliau ar gyfer budd cymunedol a ddefnyddiwyd ar gyfer y gweithrediad?
 - a. Pa allbynnau/canlyniadau y mae hyn wedi arwain atynt? (e.e. nifer y prentisiaid ac ati)
 - b. Pa gynlluniau cyflogaeth a hyfforddiant lleol (os o gwbl) ydych chi wedi llwyddo i gysylltu â nhw?
 - c. Ar ba bwynt yn ystod y prosiect yr ymgysylltwyd â'r cynlluniau hyn?
 - d. At beth mae ymgysylltu â'r cynlluniau hyn wedi arwain (nifer y cyfranogwyr a ymgysylltwyd ac ati)?

- e. A gafodd unrhyw ddulliau eu hystyried, ond na chafodd eu datblygu? Pam oedd hynny?

- 16. Sut mae cynnwys ymyriadau Teithio Llesol wedi esblygu dros amser ac wedi'i ymgorffori yn y cynllun?
- 17. [Ar gyfer contractwyr] Sut mae cyflawni yn erbyn y CCT wedi effeithio ar eich cyflawniad, disgwyliadau a chynlluniau ar gyfer y dyfodol?
- 18. A oes unrhyw wersi wedi'u dysgu ynghylch sut i ymgorffori'r egwyddorion CCT ym mhrosiectau'r dyfodol (yn sgil cyllid yr UE yn cael ei dynnu'n ôl)?

Monitro CCT

- 19. A fu unrhyw newidiadau i'r systemau sydd ar waith i fonitro cynnydd yn erbyn yr amcanion CCT? Holwch ynghylch:
 - a. Os bu, pa newidiadau a wnaed a pham? Pa mor effeithiol fu'r newidiadau hyn?
- 20. A oedd prosesau ar waith i nodi rhwystrau/galluogwyr allweddol i gyflawni'r CCT?
 - a. Os oedd, a allwch roi rhagor o wybodaeth? Sut yr aethpwyd i'r afael â'r rhain?
 - b. Os nad oedd, pam? Sut cafodd risgiau eu nodi?
- 21. A oes ffyrdd y gellid gwella'r trefniadau monitro ar gyfer y CCT mewn prosiectau yn y dyfodol?
 - a. Os oes, beth ydynt?

Allbynnau/canlyniadau

22. I ba raddau y mae cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni allbynnau'r gweithrediad?

- a. Yn erbyn pa allbynnau y gwnaed cynnydd? Pam?
- b. Yn erbyn pa allbynnau na chafodd cynnydd ei wneud? Pam?

23. [Os yw'n berthnasol] I ba raddau y mae'r gweithrediad yn debygol o gyflawni'r canlyniadau a fwriadwyd yn y dyfodol?

- a. Beth yw'r rhesymau am hyn?

24. A oes canlyniadau eraill nas cynhwyswyd yn yr achos busnes neu na drafodwyd sydd wedi'u cyflawni, neu'n cael eu cyflawni?

- a. Yn lleol – e.e. ar gyfer y gymuned
- b. Yn rhanbarthol – e.e. ar gyfer cysylltedd
- c. Yn genedlaethol – e.e. ar gyfer yr economi

Ystyriaethau terfynol

25. Ydych chi'n meddwl bod y cynllun yn cynrychioli gwerth am arian? Pam/pam ddim?

26. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch trefniadau cyflawni neu reoli gweithrediad ffyrdd ERDF?

27. Fel rhan o'r gwerthusiad terfynol, rydym yn bwriadu siarad ag amrywiaeth o randdeiliaid lleol, gan gynnwys awdurdodau lleol a grwpiau cymunedol. Pwrrpas yr ymgynghoriadau yw deall y canlyniadau y disgwylir i'r gweithrediad eu cyflawni'n lleol. A oes unrhyw gysylltiadau y gallech ein rhoi mewn cysylltiad â nhw?

[Diolch a chau]

Cwestiynau i Dîm Themâu Trawsbynciol WEFO

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch cefndir mewn perthynas â phrosiect ffordd yr A40?
 - a. Beth fu eich cysylltiad â'r prosiect hyd yma?
2. A ydych yn ymwybodol o'r cynnydd o ran cyflawni'r gweithrediad? Os ydych, fydddech chi'n nodweddu'r cynnydd o ran cyflawni'r prosiect hyd yma, a pham?
 - a. Pa mor agos yw'r prosiect i'w gwblhau?

Themâu Trawsbynciol

Monitro CCT

3. A fu unrhyw newidiadau i'r systemau sydd ar waith i fonitro cynnydd yn erbyn yr amcanion CCT ers gwanwyn 2021?
 - a. Os bu, pa newidiadau a wnaed a pham? Pa mor effeithiol fu'r newidiadau hyn?
4. A allwch chi egluro'r systemau sydd wedi bod ar waith i fonitro cynnydd yn erbyn yr amcanion CCT? Holwch ynghylch:
 - a. A yw'r tîm cyflawni wedi casglu data'n rheolaidd ar gynnydd yn erbyn amcanion Themâu Trawsbynciol?
 - b. A yw'r tîm cyflawni wedi darparu diweddariadau ar gynnydd yn ymwneud â CCT i Lywodraeth Cymru/WEFO? Os ydyw, pa ddata?
 - c. Pa ddata monitro CCT y mae WEFO ei angen? Pa fformat y gofynnir am y data hwn?
 - d. A ydych yn ymwybodol o ddata CCT y mae'r tîm cyflawni/Llywodraeth Cymru yn ei gasglu neu'n adrodd arno, nad yw'n cael ei rannu â WEFO ar hyn o bryd?
5. A oes prosesau ar waith i nodi rhwystrau/galluogwyr allweddol i gyflawni'r CCT?
 - a. Os oes, a allwch chi roi rhagor o wybodaeth? Sut yr aethpwyd i'r afael â'r rhain?
 - b. Os nad oes, pam? Sut caiff risgiau eu nodi?
6. A oes ffyrdd y gellid gwella'r trefniadau monitro ar gyfer y CCT mewn prosiectau yn y dyfodol?
 - a. Os oes, beth ydynt?

Cynnydd (os yn berthnasol)

7. Sut mae'r CCT wedi cael eu hyrwyddo, eu cefnogi a'u rhoi ar waith gan y gweithrediad?
8. Hyd y gwyddoch, i ba raddau y mae'r gweithrediad wedi gweithredu a chyflawni yr amcanion CCT?
 - a. Beth sydd wedi gweithio'n dda/beth sydd heb weithio'n dda?
 - b. Pa broblemau a nodwyd a sut yr aethpwyd i'r afael â hwy?
9. A oes unrhyw ffactorau allanol sydd wedi dylanwadu ar allu'r prosiect i gyflawni yn erbyn ei amcanion CCT gwreiddiol?
10. Sut ac i ba raddau y mae'r gweithrediad wedi darparu cyfleoedd i hybu'r Gymraeg drwy ei weithgarwch?
 - a. Sut, ac i ba raddau, y rhoddodd y gweithrediad gyfleoedd i bobl ddefnyddio a datblygu eu sgiliau Cymraeg yn y gweithle?
11. Sut mae'r gweithrediad wedi cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol?
12. O'r cyflawniad hyd yma, a oes unrhyw enghreifftiau da neu ddysgu yn ymwneud ag arfer da mewn adeiladu amgylcheddol a chadwyni cyflenwi?
13. Pa ddulliau ar gyfer budd cymunedol sydd wedi cael eu defnyddio/a fydd yn cael eu defnyddio ar gyfer y gweithrediad?
 - a. Ar beth ydych chi'n rhagweld y bydd hyn yn arwain? (nifer y prentisiaid ac ati)
 - b. Pa gynlluniau cyflogaeth a hyfforddiant lleol (os o gwbl) ydych chi wedi llwyddo i gysylltu â nhw?
 - c. Ar ba bwynt yn ystod y prosiect yr ymgysylltwyd â'r cynlluniau hyn?
 - d. At beth mae ymgysylltu â'r cynlluniau hyn wedi arwain (nifer y cyfranogwyr a ymgysylltwyd ac ati)?
 - e. A gafodd unrhyw ddulliau eu hystyried, ond na chafodd eu datblygu? Pam oedd hynny?
14. Sut mae cynnwys ymyriadau Teithio Llesol wedi esblygu dros amser ac wedi'i ymgorffori yn y cynllun?
15. A oes unrhyw wersi wedi'u dysgu ynghylch sut i ymgorffori'r egwyddorion CCT ym mhrosiectau'r dyfodol (yn sgil cyllid yr UE yn cael ei dynnu'n ôl)?

Ystyriaethau ti gloi

16. Ydych chi'n meddwl bod y cynllun yn cynrychioli gwerth am arian? Pam/pam ddim?

17. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch trefniadau cyflawni neu reoli gweithrediad ffordd yr A40?

[Diolch a chau]

Cwestiynau i gynrychiolwyr strategol o Lywodraeth Cymru a phartneriaid rhanbarthol/lleol

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch buddiannau mewn perthynas â phrosiect ffordd yr A40? Sylwer ei bod yn bosibl nad oedd rhai ymgylgoreion yn uniongyrchol gysylltiedig â'r prosiect; gall eu buddiannau fod yn ymwneud â goblygiadau strategol y gweithrediad (e.e. gwell cysylltedd).
 - a. Beth fu eich cysylltiad â'r prosiect hyd yma (os o gwbl)?

Aliniad strategol

2. Sut mae'r cynllun yn cyd-fynd, mewn egwyddor, â strategaethau/polisiâu ehangach Cymru? Holwch ynghylch:
 - a. Strategaeth Ffyniant i Bawb Llywodraeth Cymru, gan gynnwys y Cynllun Gweithredu Economaidd (2017)
 - b. Cymraeg 2050
 - c. Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2008)
 - d. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015)
 - e. Rhaglen Weithredol Gorllewin Cymru a'r Cymoedd 2014-20 ERDF
 - f. Arall
3. Sut mae'r cynllun yn cyd-fynd, mewn egwyddor, â chynlluniau/datblygiadau ehangach yn yr ardaloedd lleol, ac yng Nghymru yn ehangach – gan gynnwys gydag ymyriadau eraill a gefnogir gan Lywodraeth Cymru a WEFO? Holwch ynghylch:
 - a. De Orllewin Cymru
 - i. Bargaen Ddinesig Bae Abertawe
 - ii. Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gledau
 - iii. Fframwaith Blaenoriaeth Economaidd Sir Benfro
 - iv. Datblygiad yn Aberdaugleddau
 - v. Atyniadau twristiaeth
 - b. Strategaethau / polisiâu awdurdodau lleol – e.e. cynlluniau trafndiaeth lleol a strategaethau datblygu economaidd

Themâu Trawsbynciol

4. [Os yw'n hysbys] Hyd y gwyddoch, sut mae'r gweithrediad wedi gweithredu a chyflawni'r amcanion CCT? Holwch ynghylch:
 - a. Datblygu Cynaliadwy
 - b. Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd
 - c. Mynd i'r Afael â Thlodi ac Allgáu Cymdeithasol
5. Sut, ac i ba raddau, mae'r gweithrediad wedi darparu cyfleoedd i hyrwyddo'r Gymraeg?
6. Sut mae'r gweithrediad wedi cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol?
7. Pa fuddion cymunedol y mae'r gweithrediad wedi'u sicrhau? E.e.
 - a. Cyfleoedd cyflogaeth lleol (e.e. prentisiaethau, hyfforddeion newydd)
 - b. Cyfleoedd hyfforddi
 - c. Buddsoddiad mewn cadwyn gyflenwi leol
 - d. Ymgysylltu cymunedol
 - e. Ymgysylltu ag ysgolion
8. Sut ac i ba raddau y mae'r gweithrediad wedi cyflawni o ran ymyriadau Teithio Llesol?

Allbynnau/canlyniadau

9. [Os yw'n berthnasol i'r ymgynghorai] I ba raddau y mae cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni allbynnau'r gweithrediad?
 - a. Yn erbyn pa allbynnau y gwnaed cynnydd? Pam?
 - b. Yn erbyn pa allbynnau na chafodd cynnydd ei wneud? Pam?
10. [Os yw'n berthnasol] I ba raddau y mae'r gweithrediad yn debygol o gyflawni'r canlyniadau a fwriadwyd yn y dyfodol?
 - a. Beth yw'r rhesymau am hyn?
11. A oes canlyniadau eraill nas cynhwyswyd yn yr achos busnes neu na drafodwyd sydd wedi'u cyflawni neu'n cael eu cyflawni? Holwch ynghylch:
 - a. Yn lleol – e.e. ar gyfer y gymuned
 - b. Yn rhanbarthol – e.e. ar gyfer cysylltedd
 - c. Yn genedlaethol – e.e. ar gyfer yr economi

12. A oes unrhyw ffactorau allanol sydd wedi dylanwadu, neu a fydd yn dylanwadu, ar allu'r prosiect i gyflawni yn erbyn ei amcanion gwreiddiol (e.e. effaith COVID-19 ar yr amodau economaidd ehangach, argaeledd staff/contractwr, effaith Brexit, ac ati)?

Ystyriaethau i gloi

13. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch y cynnydd o ran cyflawni neu drefniadau rheoli ar gyfer gweithrediad ffordd yr A40?

14. Fel rhan o'r gwerthusiad terfynol, rydym yn bwriadu siarad ag amrywiaeth o randdeiliaid lleol, gan gynnwys awdurdodau lleol a grwpiau cymunedol. Pwrpas yr ymgynghoriadau yw deall y canlyniadau y disgwylir i'r gweithrediad eu cyflawni'n lleol. A oes unrhyw gysylltiadau y gallech ein rhoi mewn cysylltiad â nhw?

[Diolch a chau]

Cwestiynau i gynrychiolwyr awdurdodau lleol

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch cyfrifoldebau?
 - a. Sut fydddech chi'n nodweddu eich ardal? Holwch ynghylch gweithrediad yr economi leol, cryfderau allweddol, heriau allweddol.
2. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch cefndir mewn perthynas â phrosiect ffordd yr A40?
 - a. Beth fu eich cysylltiad â'r prosiect hyd yma?
 - b. A ydych chi'n ymwybodol o unrhyw faterion gyda'r A40 yr oedd angen mynd i'r afael â nhw?

Buddion a ragwelir

3. Beth fydddech chi'n ei ddweud y mae gweithrediad yr A40 yn gobeithio ei gyflawni? Ar gyfer pwy? Holwch ynghylch:
 - a. Buddion economaidd – e.e. mynediad at swyddi a marchnadoedd, busnes/buddsoddiad preifat
 - b. Buddion cymdeithasol – e.e. cyflogaeth leol a datblygiad sgiliau
 - c. Buddion amgylcheddol – e.e. llai o allyriadau a gwell ansawdd aer, mwy o ddefnydd o lwybrau beicio/troed
 - d. Buddion eraill?
4. Pryd y gellir yn rhesymol ddisgwyl y buddion hyn?
5. Sut y disgwylir i'r cynllun ffordd sicrhau'r buddion hyn? Holwch ynghylch:
 - a. Ar ba ffactorau eraill y mae'r rhesymeg hon yn ddibynnol (h.y. newidiadau mewn ymddygiad defnyddwyr ffyrdd)?
 - b. A oes gweithgareddau eraill yn digwydd yn lleol (y tu allan i'r prosiect(au) yn uniongyrchol) a allai hefyd gyfrannu at y canlyniadau a ddisgrifiwyd gennych?
6. A oes unrhyw anfanteision i gynllun y ffordd? Eglurwch.

7. Sut bydd gweithrediad yr A40 yn effeithio arnoch chi/eich ardal yn uniongyrchol? Holwch ynghylch:
- a. Gwell cysylltedd
 - b. Mynediad ar farchnadoedd
 - c. Mynediad at dalent
 - d. Gwell amseroedd a dibynadwyedd teithiau (a allai arwain at fwy o effeithlonrwydd/cynhyrchiant)
 - e. Arall

8. Pryd ydych chi'n rhagweld y bydd yr effeithiau hynny'n cael eu gwireddu?

Cynnydd y prosiect

9. I ba raddau y mae Llywodraeth Cymru/y contractwr wedi hysbysu'r awdurdod lleol am gynnydd y cynllun?

- a. Sut mae Llywodraeth Cymru/y contractwr wedi cyfathrebu?
- b. A ellid gwella hyn mewn cynlluniau yn y dyfodol?

10. Sut fydddech chi'n nodweddu'r cynnydd o ran cyflawni'r prosiect hyd yma, a pham?

11. [Os yw'n hysbys] A yw'r prosiect yn cyd-fynd â'r cynllun cyflawni, gan gynnwys cerrig milltir allweddol?

- a. Pa gerrig milltir allweddol sydd wedi'u cyflawni?
- b. A fu materion penodol i'w goresgyn wrth gyrraedd y cerrig milltir hyn – yn fewnol i'r prosiect, ac unrhyw ffactorau allanol?
- c. Pa gerrig milltir allweddol a fethwyd? Pa faterion a arweiniodd at fethu cerrig milltir?

12. A oes unrhyw ffactorau allanol sydd wedi dylanwadu, neu a fydd yn dylanwadu, ar allu'r prosiect i gyflawni yn erbyn ei amcanion gwreiddiol (e.e. effaith COVID-19 ar yr amodau economaidd ehangach, argaeledd staff/contractwr, effaith Brexit, ac ati)?

Aliniad strategol

13. [Os na siaradwyd amdano eisoes] Sut mae'r cynllun yn cyd-fynd, mewn egwyddor, â strategaethau/polisiâu ehangach Cymru? Holwch ynghylch:

- a. Strategaeth Ffyniant i Bawb Llywodraeth Cymru, gan gynnwys y Cynllun Gweithredu Economaidd (2017)
- b. Cymraeg 2050
- c. Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2008)
- d. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015)
- e. Rhaglen Weithredol Gorllewin Cymru a'r Cymoedd 2014-20 ERDF
- f. Arall

14. Sut mae'r cynllun yn cyd-fynd, mewn egwyddor, â chynlluniau/datblygiadau ehangach yn yr ardaloedd lleol, ac yng Nghymru yn ehangach – gan gynnwys gydag ymyriadau eraill a gefnogir gan Lywodraeth Cymru a WEFO? Holwch ynghylch:

- a. De Orllewin Cymru
 - i. Bargaen Ddinesig Bae Abertawe
 - ii. Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gledau
 - iii. Fframwaith Blaenoriaeth Economaidd Sir Benfro
 - iv. Datblygiad yn Aberdaugleddau
 - v. Atyniadau twristiaeth
- b. Strategaethau / polisiâu awdurdodau lleol – e.e. cynlluniau trafnidiaeth lleol a strategaethau datblygu economaidd
- c. Unrhyw gynlluniau'n ymwneud â safleoedd allweddol neu ddatblygiadau arfaethedig

15. Pa mor bwysig yw seilwaith ffyrdd sy'n gweithio'n dda i'r canlynol:

- a. Yr economi leol
- b. Twristiaeth
- c. Y gymuned leol

(holwch ynghylch enghreifftiau o faterion penodol a godwyd gan, er enghraifft, fusnesau a chynrychiolwyr cymunedol dros amser)

Themâu Trawsbynciol

16. [Os yw'n hysbys] Hyd y gwyddoch, sut mae'r gweithrediad wedi gweithredu a chyflawni'r amcanion CCT? Holwch ynghylch:

- a. Datblygu Cynaliadwy
- b. Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd
- c. Mynd i'r Afael â Thlodi ac Allgáu Cymdeithasol

17. Sut, ac i ba raddau, mae'r gweithrediad wedi darparu cyfleoedd i hyrwyddo'r Gymraeg?

18. Sut mae'r gweithrediad wedi cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol?

19. Pa fuddion cymunedol y mae'r gweithrediad wedi'u sicrhau? E.e.

- a. Cyfleoedd cyflogaeth lleol (e.e. prentisiaethau, hyfforddeion newydd)
- b. Cyfleoedd hyfforddi
- c. Buddsoddiad mewn cadwyn gyflenwi leol
- d. Ymgysylltu cymunedol
- e. Ymgysylltu ag ysgolion

20. A ydych yn ymwybodol o unrhyw weithgareddau/cynnydd a wnaed yn y meysydd hyn?

21. Sut ac i ba raddau y mae'r gweithrediad wedi cyflawni o ran ymyriadau Teithio Llesol?

Allbynnau/canlyniadau

22. I ba raddau y mae cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni allbynnau'r gweithrediad?

- a. Yn erbyn pa allbynnau y gwnaed cynnydd mwyaf? Pam?
- b. Yn erbyn pa allbynnau na chafodd cynnydd ei wneud? Pam?

23. [Os yw'n berthnasol] I ba raddau y mae'r gweithrediad yn debygol o gyflawni'r canlyniadau a fwriadwyd yn y dyfodol?

- a. Beth yw'r rhesymau am hyn?

24. A oes canlyniadau eraill nas cynhwyswyd yn yr achos busnes neu na drafodwyd sydd wedi'u cyflawni neu'n cael eu cyflawni? Holwch ynghylch:

- a. Yn lleol – e.e. ar gyfer y gymuned
- b. Yn rhanbarthol – e.e. ar gyfer cysylltedd
- c. Yn genedlaethol – e.e. ar gyfer yr economi

Ystyriaethau i gloi

25. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch y cynnydd o ran cyflawni neu drefniadau rheoli ar gyfer gweithrediad ffordd yr A40?

26. Fel rhan o'r gwerthusiad terfynol, rydym yn bwriadu siarad ag amrywiaeth o randdeiliaid lleol, gan gynnwys grwpiau cymunedol. Pwrpas yr ymgynghoriadau yw deall y canlyniadau y disgwylir i'r gweithrediad eu cyflawni'n lleol. A oes unrhyw gysylltiadau y gallech ein rhoi mewn cysylltiad â nhw?

[Diolch a chau]

Cwestiynau i gynrychiolwyr/sefydliadau cymunedol

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl yn y gymuned a'ch cefndir?
2. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch gwybodaeth am brosiect ffordd yr A40?
 - a. Pryd daethoch chi'n ymwybodol gyntaf o weithrediad yr A40 a sut?
3. A yw'r gwaith o gyflawni gweithrediad yr A40 wedi datblygu yn unol â'ch disgwyliadau?
 - a. Os nad ydyw, pam?

Buddion a ragwelir

4. Beth fydddech chi'n ei ddweud y mae gweithrediad yr A40 yn gobeithio ei gyflawni? Ar gyfer pwy? Holwch ynghylch:
 - a. Buddion economaidd – e.e. mynediad at swyddi a marchnadoedd, busnes/buddsoddiad preifat
 - b. Buddion cymdeithasol – e.e. cyflogaeth leol a datblygiad sgiliau
 - c. Buddion amgylcheddol – e.e. llai o allyriadau a gwell ansawdd aer, mwy o ddefnydd o lwybrau beicio/troed
 - d. Buddion eraill?
5. Pryd y gellir yn rhesymol ddisgwyl y buddion hyn?
6. Sut y disgwylir i'r cynllun ffordd sicrhau'r buddion hyn? Holwch ynghylch:
 - a. Ar ba ffactorau eraill y mae'r rhesymeg hon yn ddibynol (h.y. newidiadau mewn ymddygiad defnyddwyr ffyrdd)?
 - b. A oes gweithgareddau eraill yn digwydd yn lleol (y tu allan i'r prosiect(au) yn uniongyrchol) a allai hefyd gyfrannu at y canlyniadau a ddisgrifiwyd gennych?
7. A oes unrhyw anfanteision i gynllun y ffordd? Eglurwch.

8. Sut bydd gweithrediad yr A40 yn effeithio arnoch chi/eich cymuned yn uniongyrchol?
Holwch ynghylch:

- a. Mynediad at amwynderau
- b. Mynediad at weithgareddau hamdden
- c. Mynediad at farchnadoedd swyddi
- d. Mynediad at addysg
- e. Gwell amseroedd a dibynadwyedd teithiau
- f. Llai o dagfeydd
- g. Buddion amgylcheddol
- h. Priffyrdd mwy diogel
- i. Arall

9. Pryd ydych chi'n rhagweld y bydd yr effeithiau hynny'n cael eu gwireddu?

Cynnydd yn erbyn canlyniadau

10. [Os yw'n berthnasol] I ba raddau y mae cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni canlyniadau'r gweithrediad?

- a. Yn erbyn pa ganlyniadau y gwnaed cynnydd mwyaf? Pam?
- b. Yn erbyn pa ganlyniadau na chafodd cynnydd ei wneud? Pam?

11. A oes buddion / canlyniadau eraill nas cynhwyswyd yn yr achos busnes neu na drafodwyd sydd wedi'u cyflawni neu'n cael eu cyflawni? Holwch ynghylch:

- a. Yn lleol – e.e. ar gyfer y gymuned (gan gynnwys cymorth ar gyfer sgiliau a chyfleoedd cyflogaeth fel rhan o'r broses ddatblygu)
- b. Yn rhanbarthol – e.e. ar gyfer cysylltedd
- c. Yn genedlaethol – e.e. ar gyfer yr economi

Ystyriaethau i gloi

12. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch y cynnydd o ran cyflawni neu fuddion gweithrediad ffordd yr A40?

[Diolch a chau]