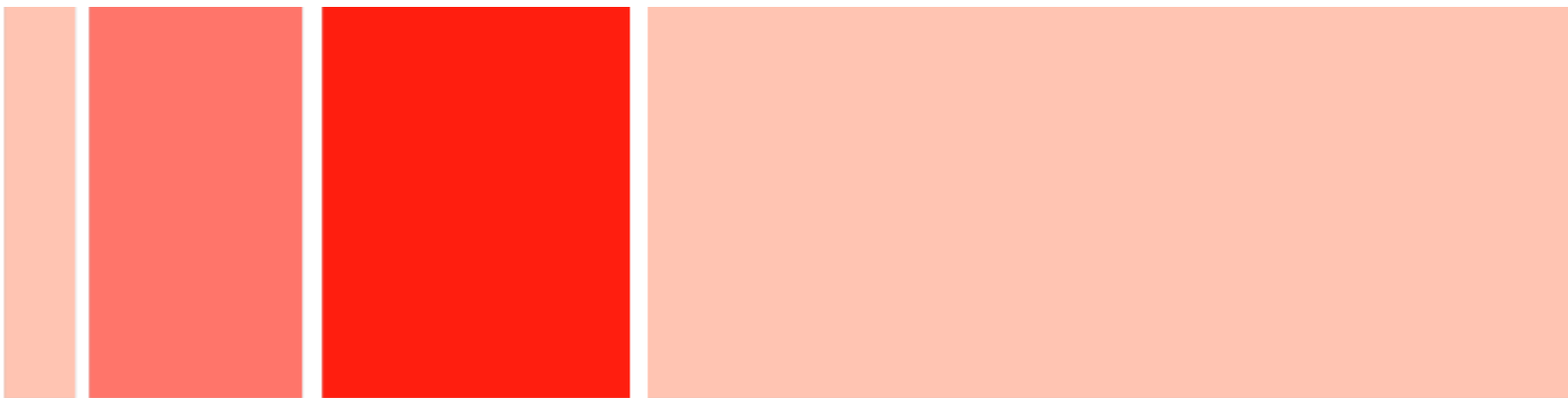




Rhif Ymchwil Gymdeithasol: 40/2026

Dyddiad cyhoeddi: 17/03/2026

Gwerthusiad terfynol o Weithrediad Ffordd yr A55 a ariennir gan ERDF



This document is also available in English.

Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg.

Gwerthusiad terfynol o Weithrediad Ffordd a ariennir gan ERDF:
A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion (Gogledd Cymru)

Awduron/Cwmni: SQW



Adroddiad Ymchwil Llawn: Gill, Ross; Sprackling, Imogen. (2024).
Gwerthusiad terfynol o Weithrediad Ffordd yr A55 a ariennir gan ERDF.
Caerdydd: Llywodraeth Cymru, adroddiad o Ymchwil Gymdeithasol y
Llywodraeth rhif 40/2026.

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 yr A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion.....	9
1.3. Amcanion a dangosyddion allweddol y gweithrediad	10
1.4. Themâu trawsbynciol.....	10
1.5. Strwythur yr adroddiad.....	11
2. Methodoleg y gwerthusiad	12
2.1. Nodau ac amcanion y gwerthusiad.....	12
2.2. Methodoleg y gwerthusiad	13
3. Cyd-destun ac asesiad o gydweddiad strategol	14
3.1. Seilwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru	14
3.2. Aliniad â'r strategaeth drafnidiaeth	15
3.2.1. Cyd-destun strategol a'r rhesymeg wreiddiol.....	15
3.2.2. Datblygiadau dilynol mewn perthynas â datgarboneiddio a sero net.....	16
3.2.3. Llwybr Newydd	17
3.2.4. Yr Adolygiad Ffyrdd	18
3.2.5. Cynllunio seilwaith	19
3.3. Aliniad â'r strategaeth ofodol	20
3.4. Aliniad â strategaeth economaidd	21
3.4.1. Buddsoddiadau economaidd strategol	22
3.5. Ymateb i COVID-19	23
3.6. Casgliadau.....	24
4. Cynnydd o ran cyflawni	25
4.1. Cynnydd o ran cyflawni hyd yma	25
4.2. Amserlenni.....	28
4.3. Gwariant	28
4.4. Casgliadau.....	29
5. Canfyddiadau gwerthusiad y broses	30

5.1.	Rheoli prosiect.....	30
5.2.	Cyfathrebu ac ymgysylltu.....	32
5.3.	Systemau monitro.....	33
5.3.1.	Tîm Cyflawni Prosiect.....	33
5.3.2.	Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru.....	33
5.3.3.	Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru (WEFO)	34
5.4.	Casgliadau.....	34
6.	Themâu Trawsbynciol	35
6.1.	Cyflwyno'r themâu trawsbynciol	35
6.2.	Cynnydd cyffredinol	38
6.3.	Datblygu cynaliadwy	39
6.3.1.	Rheoli gwastraff.....	40
6.4.	Mynd i'r Afael â Thlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol	41
6.5.	Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd	41
6.6.	Cyfrannu at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol	43
6.7.	Systemau monitro.....	43
6.8.	Edrych i'r dyfodol	44
6.9.	Casgliadau.....	44
7.	Canfyddiadau'r gwerthusiad effaith ac asesiad o ganlyniadau ehangach	45
7.1.	Allbynnau.....	45
7.2.	Canlyniadau.....	47
7.3.	Asesu canlyniadau ehangach.....	48
7.3.1.	Gwelliannau i ddibynadwyedd amser teithio.....	48
7.3.2.	Gwell gwynwch rhwydwaith.....	50
7.3.3.	Lleihad yn nifer y gwrthdrawiadau	51
7.3.4.	Mwy o ddarpariaeth a gwell profiad ar gyfer cerddwyr a beicwyr	52
7.3.5.	Gwell amseroedd teithiau a dibynadwyedd teithiau ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus	52
7.3.6.	Gwell bioamrywiaeth trwy ailblannu gwrychoedd a choed yn ogystal â gwell mynediad o dan y lôn gerbydau.....	52
7.3.7.	Lleihad mewn llygredd sŵn	52
7.4.	Asesiad gwerth am arian	53
7.5.	Casgliadau.....	54
8.	Casgliad ac argymhellion	55

8.1.	Asesiad o gydweddiad strategol parhaus	55
8.2.	Crynodeb o gynnydd.....	55
8.3.	Asesu trefniadau rheoli a monitro prosiect.....	56
8.4.	Themâu Trawsbynciol.....	56
8.5.	Cynnydd yn erbyn allbynnau a chanlyniadau	57
8.6.	Asesiad gwerth am arian	57
8.7.	Edrych ymlaen.....	58
9.	Cyfeiriadau	59
Atodiad A: Model rhesymeg		61
Atodiad B: Trosolwg o'r model rheoli a chyflawni ar gyfer y prosiect		62
Atodiad C: Canllawiau pwnc ar gyfer ymgynghoriadau		65
Cwestiynau i Dîm Cyflawni Llywodraeth Cymru		65
Cwestiynau i Dîm Themâu Trawsbynciol WEFO.....		69
Cwestiynau i gynrychiolwyr strategol o Lywodraeth Cymru a phartneriaid rhanbarthol/lleol		72
Cwestiynau i gynrychiolwyr awdurdodau lleol		75
Cwestiynau i fusnesau a sefydliadau sy'n ymwneud â busnesau		79
Cwestiynau i gynrychiolwyr/sefydliadau cymunedol		81

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	18
Tabl 4.1: Amserlen wreiddiol a gwirioneddol ar gyfer gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn	28
Tabl 6.1: Cyfraniad A55 Abergwyngregyn i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad).....	36
Tabl 7.1: Cyflawniadau yn erbyn allbynnau	46

Rhestr o ffigurau

Ffigur 1.1: Map o welliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion	9
Ffigur 3.1: Seilwaith trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru	14
Ffigur 4.1 Llun o'r cynllun cyn gwaith gwella (tanffordd y Wig a'r A55 yn edrych tua'r gorllewin).....	27
Ffigur 4.2: Llun o waith sydd wedi'i gwblhau fel rhan o'r gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion	27
Ffigur 7.1: Amser teithio cyfartalog (munudau) a chyflymder cyfartalog (mya) ar yr A55 y flwyddyn; Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Benmaenmawr (C15a).....	48
Ffigur 7.2: Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A55	51
Ffigur A.1: Model Rhesymeg A55 Abergwyngregyn	61
Ffigur B.1: Proses Gymeradwyo Cam Allweddol Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr	62
Ffigur B.2: Organogram cyflawni seilwaith	63
Ffigur B.3: Strwythur llywodraethu Llywodraeth Cymru a chyfrifoldebau am brosiectau priffyrdd	64

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 terfynol o'r gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion yng Ngogledd 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 Ewrop 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 A55, 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 Gymdeithasol Ewrop \(ESF\) 2014 i 2020 crynodeb](#)

[2] Mae'r A55 yn llunio rhan o lwybr E30 TEN-T, sy'n ymestyn o Iwerddon i Rwsia

[3] [Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd \(TEN-T\) - Hysbysiad Hwylus \(Senedd Cymru\)](#)

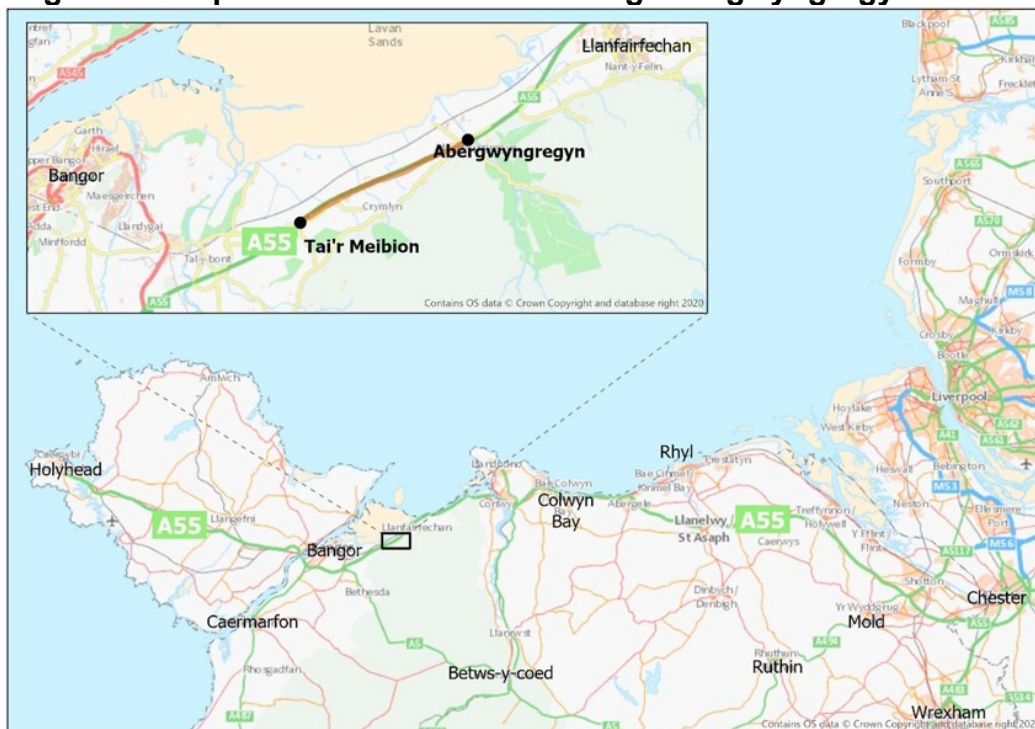
[4] [Gorllewin Cymru a'r Cymoedd: rhaglen weithredol Cronfa Gymdeithasol Ewrop \(ESF\) 2014 i 2020 crynodeb](#)

1.2. Cyflwyno gweithrediad yr A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion

Gan gyfrannu at flaenoriaeth yr OP ar gyfer buddsoddi yn yr A55, mae gweithrediad Abergwyngregyn i Dai'r Meibion wedi'i leoli rhwng Conwy a Bangor, fel y dangosir yn Ffigur 1.1. Yn benodol, roedd y gweithrediad yn cynnwys:

- lledu darn 2.2km o gefnffordd ddeuol i fodloni safonau ffordd ddeuol fodern
- cau bylchau yn y llain ganol a'r nifer o fynedfeydd preifat i gaeau sy'n ymuno â'r A55
- ailadeiladu neu greu 2km o lwybr troed neu lwybr beicio
- darparu llwybr troed i wella mynediad cerddwyr at wasanaethau bws lleol
- ymestyn y tanffyrdd gwartheg presennol
- creu trac mynediad amaethyddol
- gweithredu system ddraenio well ar yr A55

Ffigur 1.1: Map o welliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion



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

Paratowyd yr achos busnes ar gyfer y gweithrediad yn 2016, a chomisiynwyd y gwaith dylunio ac adeiladu wedyn gan Lywodraeth Cymru. Dechreuodd y gwaith galluogi ddiwedd 2018, a chwblhawyd y rhan newydd o'r gefnffordd yn ystod gwanwyn 2023.

Cyfanswm cost y gweithrediad (gan gynnwys risg ac arian wrth gefn), fel y nodwyd ar adeg yr ailwerthusiad terfynol ym mis Rhagfyr 2022, oedd £21.70 miliwn. O hyn, ariannwyd £20.01 miliwn gan ERDF, a'r £1.69 miliwn sy'n weddill gan Lywodraeth Cymru. Yn ogystal, cafwyd costau pellach wrth gyflawni'r gweithrediad a oedd yn anghymwys ar gyfer gwariant ERDF: caiff y rhain eu hystyried ymhellach 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 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion:

- dangosydd Canlyniad ERDF oedd cynnydd gan 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A55 (o gyfartaledd llinell sylfaen o 86kmya, a ddiffinnir yn yr OP ^[troednodyn 5])
- dangosyddion Allbwn ERDF oedd:
 - cyfanswm hyd ffordd wedi'i hailadeiladu neu ei huwchraddio (gan gynnwys TEN-T): 2.2km
 - llwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ail-adeiladu: 2 km

Y tu hwnt i'r OP, roedd amcanion y gweithrediad yn ymwneud yn ehangach â chysylltedd strategol, gwytnwch a chynaliadwyedd, ac fe'u diffiniwyd fel rhai sydd â'r nod o ^[troednodyn 6]:

- wella safonau priffordd sy'n strategol bwysig er mwyn sicrhau ei bod yn gyswllt effeithlon yn y dyfodol rhwng cymunedau a hybiau economaidd
- lleihau problemau llifogydd er mwyn sicrhau cysylltiad parhaus i drafnidiaeth a'r gallu i wrthsefyll effeithiau newid yn yr hinsawdd
- gwella cysylltiadau i gerddwyr a beicwyr er mwyn darparu ffyrdd amgen ac iachach o deithio
- gwella bioamrywiaeth a chysylltedd i fywyd gwyllt yn y gymdogaeth yn y dyfodol
- ystyried nodau datblygu cynaliadwy wrth ddylunio, adeiladu a gweithredu'r gweithrediad

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 ffyrddio 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.

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 (2017), [A55 Gwella ffordd Abergwyngregyn i Dai'r Meibion: datganiad amgylcheddol](#)

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 (darn newydd o briffordd ar yr A40 rhwng Llanddewi Felffre, Penblewin a Chroesffordd Maencoch, yn Sir Benfro), 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.

Amcanion y gwerthusiad terfynol yw:

- rhoi asesiad o lwyddiant pob gweithrediad o ran bodloni'r nodau penodol a'r targedau dangosyddion a nodir yn y cynlluniau busnes perthnasol
- rhoi asesiad o lwyddiant y gweithrediadau o ran bodloni'r nodau a'r targedau penodol a osodwyd mewn perthynas â'r Themâu Trawsbynciol (CCT)
 - a. sut y perfformiodd y gweithrediad o ran cyflawni nodau, amcanion ac ymrwymadau CCT, yn ogystal â dangosyddion CCT yn ymwneud â'r prosiect, gan gynnwys yr hyn a weithiodd yn dda/na weithiodd, y problemau a nodwyd a sut yr aethpwyd i'r afael â'r rhain?
 - b. sut, ac i ba raddau, y rhoddodd y gweithrediad gyfleoedd i gyfranogwyr ddefnyddio a datblygu eu sgiliau Cymraeg yn y gweithle?
 - c. sut wnaeth y gweithrediad gyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol?
- rhoi asesiad ynghylch i ba raddau y cyflawnodd y gweithrediadau, neu y maent yn debygol o gyflawni, y canlyniadau yr oeddent yn ceisio eu cyflawni
- archwilio cyfraniad cyffredinol y gweithrediadau gyda Llywodraeth Cymru, WEFO a strategaethau a pholisïau rhanbarthol
- rhoi asesiad terfynol o effeithlonrwydd prosesau rheoli a monitro'r rhaglenni a nodi sut y gellir gwella'r rhain ar gyfer rhaglenni tebyg yn y dyfodol
- asesu a yw canlyniadau ac effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ehangach y gweithrediadau wedi cael, neu'n debygol o gael, eu gwireddu yn y dyfodol (lle bo hynny'n ymarferol)
- nodi unrhyw wersi allweddol sy'n berthnasol i'r gweithrediadau hyn a gweithrediadau'r dyfodol er mwyn cyflawni nodau strategol Llywodraeth Cymru

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 gwerthusiad terfynol. 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 ddiweddarach yn yr adroddiad hwn.

Cynhaliwyd tri gweithgaredd ymchwil yn ystod y cam gwerthuso interim a therfynol. 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 (44 i gyd: 31 yn y cam gwerthusiad interim a, gan adeiladu ar hyn, 13 yn y cam terfynol ^[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 (20), cynrychiolwyr rhanbarthol o Lywodraeth Cymru (6), cynrychiolwyr awdurdodau lleol (9), a sefydliadau cymunedol a busnes (9).
- Dadansoddiad o ddata monitro'r rhaglen yn ymwneud â gwariant, allbynnau a chanlyniadau sy'n dod i'r amlwg.

Dylid nodi bod y gwaith adeiladu bron wedi'i gwblhau pan oedd yr adroddiad gwerthuso terfynol 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 flwyddyn ar ôl cwblhau.

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.

3. Cyd-destun ac asesiad o gydweiddiad strategol

Mae'r bennod hon yn rhoi crynodeb o'r cyd-destun strategol y mae gweithrediad ffordd yr A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion 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 Ngogledd Cymru

Mae seilwaith trafndiaeth strategol yng Ngogledd Cymru yn cynnwys porthladd mawr yng Nghaergybi, Gwibffordd Gogledd Cymru yr A55, Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru a maes awyr bach ar Ynys Môn:

Ffigur 3.1: Seilwaith trafndiaeth yng Ngogledd Cymru



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru: [Ystadegau cryno ar gyfer rhanbarthau economaidd: 2019](#)

Mae Caergybi, y trydydd porthladd mwyaf yng Nghymru o ran maint cludo nwyddau ar y môr [troednodyn 10], yn un o brif borthladdoedd y DU ar gyfer trafndiaeth nwyddau a theithwyr gydag Iwerddon. Yn 2021 aeth 402,000 o lorïau a threlars yn unig i ac o Iwerddon drwy borthladdoedd Cymru. Aeth 93% o'r traffig hwn trwy Gaergybi.

Mae cefnffordd yr A55 yn rhedeg am tua 87 milltir o Gaer i Gaergybi a dyma brif lwybr arfordirol a phrif wythïen economaidd Gogledd Cymru. Mae'n rhan o Lwybr TEN-T E22, sy'n darparu'r brif ffordd fynediad rhwng Iwerddon a'r DU (ac ymlaen i gyfandir Ewrop). Mae hefyd yn cysylltu Gogledd Cymru â Gogledd-orllewin Lloegr a'r rhwydwaith traffyrdd

Troednodiadau

[10] [Llywodraeth Cymru, Cludiant môr: 2021](#)

ehangach; ac yn cysylltu yng Nghonwy gyda'r A470 i Dde a Chanolbarth Cymru. Mae'n ddolen bwysig i drefi a chymunedau lleol ar draws Gogledd Cymru, gan gysylltu â ffyrdd lleol i wasanaethu gweddill y rhanbarth. Mae'n darparu cyswllt i safleoedd cyflogaeth allweddol Ardaloedd Menter yn Ynys Môn, Glannau Dyfrdwy ac Eryri a Phorthladd Caergybi, ac i leoliadau economi ymwelwyr pwysig megis Parc Cenedlaethol Eryri a Safleoedd Treftadaeth y Byd UNESCO [troednodyn 11].

Mae'r ffordd yn bwysig o ran galluogi mynediad at gyflogaeth yng Ngogledd Cymru. Mae data cyfrifiad o 2021 [troednodyn 12] yn dangos bod 66% o weithwyr (16+ oed) sy'n byw yng Ngogledd Cymru yn teithio i'r gwaith gan ddefnyddio car, fan, tacsî, beic modur, sgwter neu foped (roedd hyn yn cyfateb i tua 202,000 o bobl). Roedd cyfran fechan o weithwyr yn teithio ar droed neu ar feic (8.6%) neu ar drên, bws, bws mini, neu goets (2.9%), sy'n adlewyrchu patrwm aneddiadau y rhanbarth sy'n bennaf wledig a gwasgaredig. Yn unol â phatrymau gwaith newidiol ers y pandemig COVID-19, roedd 21.7% yn gweithio gartref neu o gartref yn bennaf.

3.2. Aliniad â'r strategaeth drafnidiaeth

3.2.1. Cyd-destun strategol a'r rhesymeg wreiddiol

Mae'r achos dros welliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion yn un sydd wedi bodoli ers amser. Nododd 'Gyrru Cymru Ymlaen' [troednodyn 13], a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Gymreig ym 1998, fod angen uwchraddiad llawn i ddod â'r rhan benodol o'r A55 i safonau modern gweddill y ffordd, gan nodi bod y darn rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion heb ei addasu ers 1969 ac nad oedd yn cydymffurfio â safonau priffyrdd presennol. Adlewyrchwyd hyn yn yr achos busnes, a amlygodd y materion diogelwch sy'n bodoli o ganlyniad i nifer o fannau mynediad, draeniad gwael a diffyg llwybrau diogel i gerddwyr.

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 14]. 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 A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion.

Troednodiadau

[11] Er enghraifft: Traphont Ddŵr Pontcysyllte, Castell Conwy, a Chastell Caernarfon.

[12] [Nomis/SYG, Data Cyfrifiad 2021 – Dull a ddefnyddir i deithio i'r gwaith](#)

[13] [Papur a adnewyd DEP 98/853 – Gyrru Cymru Ymlaen \(parliament.uk\)](#)

[14] 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 202015 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 Gwynedd argyfwng hinsawdd yn 2019. Yn dilyn hyn:

- Cyhoeddwyd 'Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel' gan Lywodraeth Cymru yn 2019 [troednodyn 16]. 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 17]. 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 18] 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 19]
- 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 20]. 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

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

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

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

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

[19] Llywodraeth Cymru (2021), Ail Gynllun Cyflawni Carbon Isel Cymru Gyfan (2021-2025), t.82

[20] Llywodraeth Cymru (2022), [Cynllun Strategol Sero Net Llywodraeth Cymru](#)

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

3.2.3. Llwybr Newydd

Ym mis Mawrth 2021 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei strategaeth drafnidiaeth newydd i Gymru (Llwybr Newydd). ^[troednodyn 21] Mae'r strategaeth yn amlinellu gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth 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 trafnidiaeth sy'n hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon. Fel rhan o'r flaenoriaeth hon, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i "ddarparu seilwaith trafnidiaeth 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 trafnidiaeth mwy cynaliadwy".

Troednodiadau

[21] Llywodraeth Cymru (2021) [Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021](#)

3.2.4. 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 22]. 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 A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion wedi'i gynnwys yng nghwmpas yr adolygiad (gan yr ymrwymwyd iddo yn barod a bod y gwaith adeiladu eisoes ar y gweill), 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

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

Mae'n debygol bod gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn 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:

- cefnogi addasu i effaith newid yn yr hinsawdd trwy fynd i'r afael â materion llifogydd
- ceisio gwella diogelwch ar y ffyrdd
- lleihau allyriadau carbon yn y broses adeiladu
- lliniaru effeithiau ecolegol
- darparu llwybrau Teithio Llesol ychwanegol
- gwella mynediad at drafnidiaeth 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 23].

3.2.5. Cynllunio seilwaith

Yn olaf, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru ym mis Rhagfyr 2021 [troednodyn 24]. 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 trafnidiaeth 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

[23] Transport for London (2018) [Cyflymder, allyriadau ac iechyd \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk)

[24] Llywodraeth Cymru (2021) [Y strategaeth buddsoddi yn seilwaith Cymru](#)

3.3. Aliniad â'r strategaeth ofodol

Ar adeg cymeradwyo'r gweithrediad, gosododd 'Cynllun Gofodol Cymru' (a fabwysiadwyd yn 2004 ac a ddiweddarwyd yn 2008) nod i "gynyddu gallu cystadleuol Cymru ac ar yr un pryd yn cynorthwyo ardaloedd llai breintiedig i gau'r bwlch o ran lefelau ffyniant cyffredinol a lleihau effeithiau negyddol ar yr amgylchedd". Roedd y Cynllun yn nodi Gogledd Orllewin Cymru (Eryri a Môn) fel ardal gynllunio strategol ddiffiniedig ac yn cyfeirio at bwysigrwydd yr A55 yn gyffredinol a'r cyswllt rhwng Bangor (a ddiffinnir fel 'anheddiad o arwyddocâd cenedlaethol') a Chonwy/Bae Colwyn/ Llandudno yn benodol.

Yn 2021, mabwysiadwyd 'Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040' [troednodyn 25] 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 bolisiâu 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 Porthladd Caergybi (a wasanaethir gan yr A55) wedi'i nodi fel Porth 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 Porth hwn a chynnal ei 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' [troednodyn 26] yn diffinio Gogledd Cymru gyfan fel 'rhanbarth'. Mae'n amlygu'r cysylltiadau rhynggranbarthol ag Iwerddon, Swydd Gaer a Gogledd Orllewin Lloegr, gan gyfeirio at arwyddocâd cenedlaethol cysylltedd ar hyd yr arfordir. Mae Polisi 21 'Cymru'r Dyfodol' yn diffinio Aneddiadau Arfordirol Gogledd Cymru ymhellach fel Ardal Twf Rhanbarthol. Mae hwn yn ymestyn o Gaernarfon i Sir y Fflint (yn ogystal â chynnwys Caergybi) ac fe'i diffinnir fel y prif ffocws ar gyfer twf cynaliadwy.

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 27].

Mae gwell cysylltedd trwy fuddsoddi yn y seilwaith trafnidiaeth presennol yn parhau i gael ei gydnabod fel blaenoriaeth yn y strategaeth economaidd ranbarthol. Er enghraifft, mae un o'r tair egwyddor allweddol yn 'Bargen Twf ar gyfer Gogledd Cymru (Gogledd Cymru Cysylltiedig)', a gyhoeddwyd gan Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ym mis Hydref 2018 [troednodyn 28], yn ymwneud â gwella seilwaith trafnidiaeth i wella cysylltedd i, ac o fewn y rhanbarth. Rhestrwyd hyn hefyd fel blaenoriaeth yn Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru, a gyhoeddwyd gan Uchelgais Gogledd Cymru a Llywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2021 [troednodyn 29]. Ymrwymwyd i "ddiogelu a gwella gwasanaethau i lwerddon ac yn drawsffiniol i Loegr, ac i ganolbarth a de Cymru er mwyn sicrhau bod gennym fynediad at ddulliau trafnidiaeth gyhoeddus a llesol".

Nododd Uchelgais Gogledd Cymru ei dri nod allweddol ar gyfer Gogledd Cymru yn ei Adroddiad Blynyddol 2021-22 [troednodyn 30]. Un o'r rhain oedd gwneud Gogledd Cymru "gysylltiedig, drwy wella a datblygu cysylltedd a seilwaith digidol, ond hefyd drwy gydnabod pwysigrwydd symud tuag at system drafnidiaeth integredig ac effeithiol".

Troednodiadau

[27] Rhaglen Weithredol, tud 103

[28] Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (2018) [Uchelgais Gogledd Cymru | Bargen Twf \(ambitionnorth.wales\)](#)

[29] Uchelgais Gogledd Cymru a Llywodraeth Cymru (2021) [Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru](#)

[30] Uchelgais Gogledd Cymru (2022) [Adroddiad Blynyddol 2021-22 \(ambitionnorth.wales\)](#)

3.4.1. Buddsoddiadau economaidd strategol

Yn ogystal â'r manteision economaidd sydd i'w cael drwy gysylltedd mwy cydnerth rhwng aneddiadau, cyfeiriodd yr achos busnes at gyfleoedd economaidd strategol a fyddai'n cael eu cefnogi gan well A55, yn enwedig potensial gorsaf ynni niwclear Wylfa Newydd ar Ynys Môn ac Ardal Fenter Ynys Môn.

Mae 'Cymru'r Dyfodol' yn cefnogi rôl Gogledd Orllewin Cymru fel canolfan ar gyfer buddsoddiadau ynni newydd. Er nad oes buddsoddwr yn Wylfa Newydd ar hyn o bryd, mae nifer o gyfleoedd economaidd strategol eraill wedi'u cyflwyno sy'n atgyfnerthu rôl yr A55. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Porthladd Rhydd Ynys Môn, a gyhoeddwyd yn llwyddiannus gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ym mis Mawrth 2023. Yn gysylltiedig â gweledigaeth Ynys Ynni Ynys Môn ar gyfer datblygu economaidd trwy ymelwa ar ynni gwyrdd ac adnewyddadwy a buddsoddiadau a ddenir gan y pecyn o gymhellion treth a thollau Porthladd Rhydd
- y deuddeg safle diwydiannol allweddol sy'n ffurfio Ardal Fenter Ynys Môn (sy'n cynnwys Porthladd Caergybi ac yn cysylltu â'r dynodiad Porthladd Rhydd newydd)
- safleoedd strategol i'r gorllewin o Abergwyngregyn, megis Parc Bryn Cegin ger Bangor – parc busnes 3,000 metr sgwâr sy'n cael ei ddatblygu gan Uchelgais Gogledd Cymru a Llywodraeth Cymru ac sy'n elwa o fod yn agos at yr A55

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 yng Ngogledd Cymru ^[troednodyn 31], mae adroddiad gan Bartneriaeth Sgiliau Rhanbarthol Gogledd Cymru yn nodi effaith COVID-19 ar y farchnad lafur ^[troednodyn 32], 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 33].

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. Roedd hyn yn atgyfnerthu'r themâu a nodir uchod a hefyd yn amlygu effeithiau parhaol posibl COVID-19 ar batrymau gwaith a theithio; gan amlinellu uchelgais Llywodraeth Cymru i fanteisio ar y cyfleoedd a gynigir gan hyn. Er enghraifft, parhau â'r buddion amgylcheddol sy'n gysylltiedig â mwy o weithio gartref (yn benodol llai o lygredd a thagfeydd). Mae'r 'Genhadaeth i Gryfhau ac Ailadeiladu'r Economi' yn gosod 'uchelgais hirdymor' i 30% o'r gweithlu weithio'n hyblyg ac o bell ^[troednodyn 34]. Mae'n debygol y bydd hyn yn arwain at lai o ddefnydd o'r ffyrdd gyda llai o bobl yn teithio i'r gwaith. Wrth asesu canlyniadau gweithrediadau ffyrdd (megis defnydd ffyrdd ac amseroedd teithio) bydd angen i'r gwerthusiad gydnabod y newidiadau hyn mewn patrymau gwaith.

Yn gysylltiedig â hyn, mae Llywodraeth Cymru ^[troednodyn 35] wedi ymrwymo i weithio gydag undebau llafur, awdurdodau lleol a theithwyr i adeiladu ar dreialon trafnidiaeth gyhoeddus sy'n ymateb i'r galw; buddsoddi £15 miliwn pellach i gefnogi teithio llesol fel buddsoddiad yn iechyd y cyhoedd ac i gyflawni newidiadau parhaus mewn ymddygiad teithio; a rhoi pwyslais clir ar leihau'r angen i deithio yn y Strategaeth Drafnidiaeth derfynol.

Mae rhagor o wybodaeth am effaith COVID-19 ar gyflawni'r gweithrediadau wedi'i nodi yn yr adran nesaf.

Troednodiadau

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

[32] Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol Gogledd Cymru (2022), [Adroddiad Cryno Mewnwelediadau Marchnad Lafur COVID-19 Gogledd Cymru \(partneriaethsgiliaugogledd.cymru\)](https://partneriaethsgiliaugogledd.cymru)

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

[34] Llywodraeth Cymru (2021), [Cenhadaeth i gryfhau ac ailadeiladu'r economi](#), p.11

[35] Llywodraeth Cymru (2020), [Ailadeiladu ar ôl COVID-19—Heriau a Blaenoriaethau \(assembly.wales\)](https://assembly.wales)

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 yr A55 Abergwyngregyn yn cynnwys gwelliannau diogelwch ffyrdd, llwybrau teithio llesol ychwanegol a gwell mynediad at dtrafnidiaeth 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 4.

Mae'r cysylltedd strategol a ddarperir gan yr A55 hefyd yn parhau i fod yn 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 Abergwyngregyn (yn enwedig ar Ynys Môn ac wedi'i ymestyn yn ddiweddar gan ddynodiad Porth Rhydd) y bydd gwytnwch gwibffordd yr A55 yn sylweddol ar ei gyfer.

4. Cynnydd o ran cyflawni

Mae'r bennod hon yn nodi'r cynnydd sydd wedi'i wneud o ran cyflawni gweithrediad Abergwyngregyn i Dai'r Meibion, gan ganolbwyntio ar amserlenni cyflawni a newidiadau yng nghostau'r cynllun.

4.1. Cynnydd o ran cyflawni hyd yma

Cymeradwywyd gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn ar gyfer £13.81m o gyllid ERDF ym mis Rhagfyr 2016 a dechreuodd y gwaith ar y cynllun ym mis Ionawr 2017; roedd y gweithrediad i fod i gael ei gwblhau yn wreiddiol ym mis Rhagfyr 2021. Penodwyd Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy (YGC) yn Asiant y Cyflogwr ar gyfer y cynllun, a dyfarnwyd y contract adeiladu i Alun Griffiths Contractors gyda chwmni Atkins wedi'i benodi'n ddylunwyr ^[troednodyn 36].

Yn dilyn y gwaith cychwynnol ar y cynllun, gan gynnwys dyluniad ac ymchwiliad rhagarweiniol, cyhoeddwyd y Gorchmynion drafft ym mis Awst 2017 ac fe'u gwnaed yn barhaol wedyn, gan nad oedd unrhyw wrthwynebiadau. Penderfynodd y prosiect ddefnyddio contract gwaith galluogi (cyn y prif gontract adeiladu) oherwydd y cyfyngiadau amser ar waith amgylcheddol. Cwblhawyd y gwaith galluogi rhwng diwedd 2018 a gwanwyn 2019 ac roedd yn cynnwys gwaith amgylcheddol yn ogystal ag adeiladu rhai mynedfeydd newydd i ffermydd.

Ar ddiwedd mis Chwefror 2020 roedd Llywodraeth Cymru i fod i benodi Alun Griffiths fel y contractwr dylunio ac adeiladu, gyda'r gwaith adeiladu i fod i ddechrau ddiwedd mis Mawrth/dechrau mis Ebrill 2020. Fodd bynnag, oherwydd y tarfu a achoswyd gan bandemig COVID-19, bu oedi mewn dyfarnu'r contract; yn rhannol, oherwydd nad oedd y contractwr yn gallu cychwyn ar weithgareddau adeiladu oherwydd cyfyngiadau COVID-19 (gan gynnwys y cyfnod clo). Yn dilyn trafodaethau gyda'r contractwr, trefnodd tîm y prosiect i'r contractwr symud ymlaen ag elfennau eraill o'r rhaglen nad oedd yn rhaid iddynt ddigwydd ar y safle, megis y dyluniad manwl a'r arolygon amgylcheddol, topograffig a daear. Gohiriwyd dechrau'r gwaith adeiladu tan fis Medi. Teimlwyd y byddai hyn yn cydbwysu lleihau risgiau yn ogystal â chadw momentwm a chynnydd gyda dyluniad y cynllun.

Dechreuodd y contract (a'r gwaith oddi ar y safle) ym mis Mehefin 2020 a dechreuodd y gwaith adeiladu ar y safle ym mis Medi 2020. Mae'r gwaith adeiladu wedi mynd rhagddo ers hynny a chwblhaodd y contractwr y gwaith oedd wedi'i gynllunio erbyn diwedd mis Mawrth 2023, flwyddyn a hanner yn hwyrach na'r disgwyl. Cafodd y cyfyngiadau cyflymder i gyfeiriad y dwyrain eu tynnu ar 31 Mawrth 2023 a chafodd y cyfyngiadau cyflymder i gyfeiriad y gorllewin eu tynnu ar 21 Ebrill 2023.

Troednodiadau

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

Arweiniodd pandemig COVID-19 at oedi ar y cynllun oherwydd bod unigolion allweddol yn ynysu neu'n methu gweithio oherwydd salwch, ac effeithiodd hyn ar y rhaglen waith. Roedd materion yn ymwneud â'r gadwyn gyflenwi hefyd o ran caffael a dosbarthu deunyddiau (e.e. y cwlferiti). Ochr yn ochr â'r pandemig COVID-19, roedd rhesymau eraill dros yr oedi i'r cynllun yn cynnwys problemau gyda'r gwaith dylunio a thwf cwrmpas (e.e. gwaith dylunio ac adeiladu ychwanegol ar y tanffyrdd, adeiladu rhwystr concrid rhwng y llwybr aml-ddefnyddiwr a'r brif gerbyttfordd). Nodwyd yn yr ymgynghoriadau bod heriau gyda chadwyni cyflenwi wedi bod yn gyffredin ar draws cynlluniau tebyg eraill ^[troednodyn 37].

Mae Ffigurau 4.1 a 4.2 isod yn rhoi lluniau o'r cynllun cyn ac ar ôl gwaith gwella'r ffordd. Mae rhai o'r materion allweddol yr oedd y cynllun yn ceisio mynd i'r afael â hwy, megis y bylchau yn y llain ganol, ymylon glaswellt a thanffordd gwartheg flaenorol fferm y Wig ^[troednodyn 38] i'w gweld yn Ffigur 4.1. O dan hwn, mae llun o'r cynllun ar ôl ei gwblhau yn dangos y gwelliannau i'r brif gerbyttfordd, gan gynnwys y rhwystr diogelwch newydd, y ffordd sirol newydd a'r llwybr Teithio Llesol sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r brif gerbyttfordd, y system ffensio a draenio newydd a'r danffordd amaethyddol well.

Troednodiadau

[37] [BBC Northern Ireland \(Medi 2022\), A6 market volatility and supply issues delaying upgrade](#)

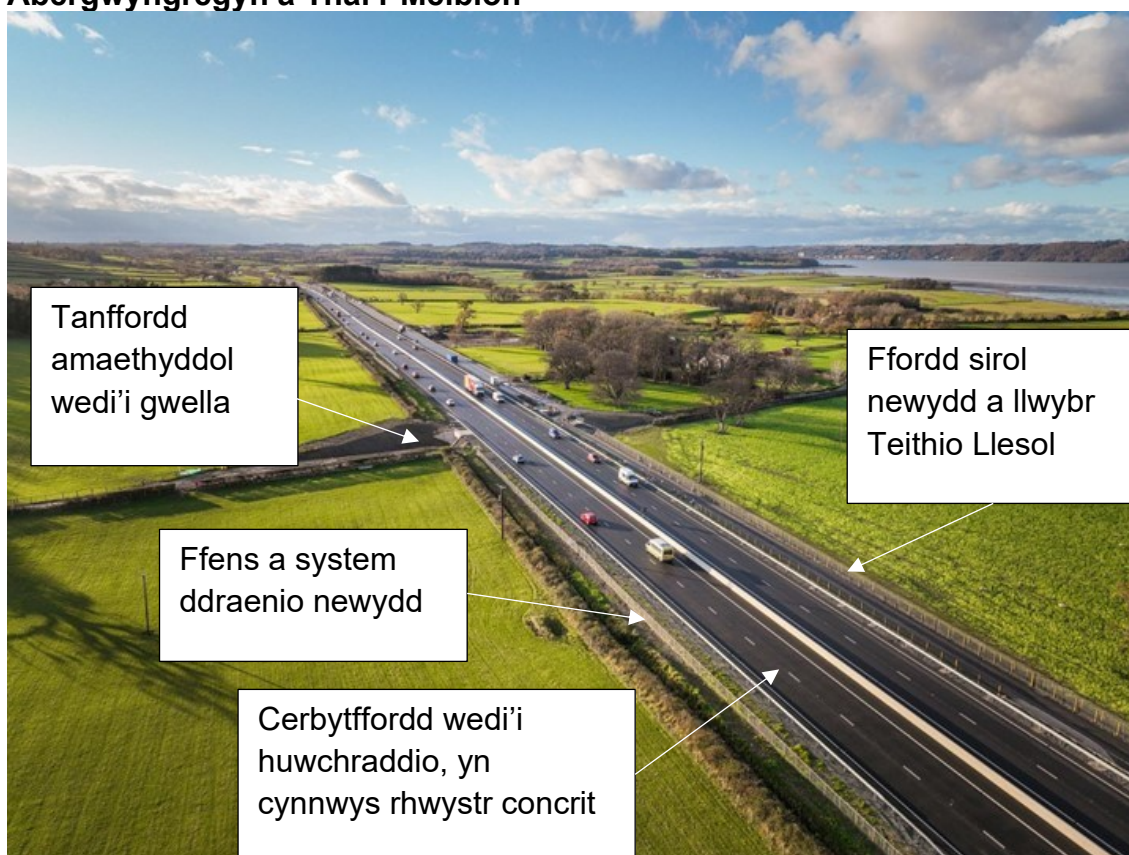
[House of Commons Library \(2021\) UK supply chain problems](#)

[38] Mae tanffordd wartheg y Wig yn darparu llwybr o dan yr A55 ar gyfer da byw a cherbydau amaethyddol bach, yn ogystal â bywyd gwyllt gan gynnwys ystlumod.

Ffigur 4.1 Llun o'r cynllun cyn gwaith gwella (tanffordd y Wig a'r A55 yn edrych tua'r gorllewin)



Ffigur 4.2: Llun o waith sydd wedi'i gwblhau fel rhan o'r gwelliannau i'r A55 rhwng Abergwyngregyn a Thai'r Meibion



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

4.2. Amserlenni

I grynhoi'r naratif uchod, mae'r amserlen wreiddiol ar gyfer y gweithrediad wedi'i nodi yn Nhabl 3.1, yn erbyn yr amserlen wirioneddol ar ei gyfer. Mae hyn yn dangos bod y gwaith o gyflawni'r gweithrediad wedi symud ymlaen fel y cynlluniwyd, tan dymor y gwanwyn 2020, gydag oedi ar ddechrau'r pandemig a hynny wedyn yn gwaethygu yn ystod y cyfnod adeiladu.

Tabl 4.1: Amserlen wreiddiol a gwirioneddol ar gyfer gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn

	Amserlen wreiddiol	Amserlen wirioneddol
Cyhoeddi Gorchmynion draft	Hydref 2016	Hydref 2016
Dechrau contract gwaith galluogi	Diwedd 2018	Diwedd 2018
Cwblhau contract gwaith galluogi	Gwanwyn 2019	Gwanwyn 2019
Dechrau'r prif waith adeiladu	Gwanwyn 2020	Hydref 2020
Cwblhau rhan newydd o gefnffordd	Hydref 2021	Gwanwyn 2023

Ffynhonnell: [A55: gwella ffordd Abergwyngregyn i Dai'r Meibion | LLYW.CYMRU](#) ac ymgynghoriadau â thîm y prosiect

4.3. Gwariant

Cyfanswm y costau a gymeradwywyd ar y cychwyn oedd £22.41 miliwn, gan gynnwys cronfa wrth gefn a thuedd optimistiaeth. £14.90m oedd y cyllid ERDF a gymeradwywyd, sef cyfradd ymyrryd o 66.49%. Roedd cyllid cyfatebol gwerth £7.51m i'w ddarparu tuag at gostau'r prosiect gan Lywodraeth Cymru.

Erbyn diwedd y cynllun, cyfanswm gwariant y prosiect ar gostau adeiladu oedd £21.70m, gyda chyllid ERDF yn cyfrif am £20.009m. Mae'r gweithrediad wedi bod trwy ddau gam ailbroffilio, gyda gwariant terfynol cymwys ERDF yn dod o fewn y gyllideb a gymeradwywyd yn wreiddiol. Roedd y cynnydd yn y gyfradd ymyrryd o 66% i 92% o ganlyniad i ailddyrannu cyllid o fewn y rhaglen ehangach o weithrediadau ERDF i wneud y mwyaf o wariant y portffolio.

Gan roi cyfrif am gostau nad ydynt yn ymwneud ag adeiladu (gan gynnwys costau tir ac iawndal), cost derfynol y cynllun oedd £30 miliwn, gyda'r balans yn cael ei ysgwyddo gan Lywodraeth Cymru.

4.4. Casgliadau

Cafwyd oedi sylweddol yn y gweithrediad pan ddechreuodd pandemig COVID-19, a oedd yn cyd-daro'n union â'r cynllun i ddechrau'r gwaith adeiladu. Achosodd cyfyngiadau COVID-19 oedi o bum mis cyn dechrau adeiladu; wedyn gwaethygodd yr oedi oherwydd prinder llafur a deunyddiau. Cwblhaodd y contractwr y gwaith arfaethedig erbyn diwedd mis Mawrth 2023 a chafodd yr holl gyfyngiadau cyflymder ar y ffordd eu tynnu erbyn canol mis Ebrill 2023. Er gwaethaf oedi cyn dechrau a chwblhau'r gwaith adeiladu, a rhai costau uwch yn gysylltiedig â phandemig COVID-19, cyflawnwyd y gweithrediad o fewn cyfanswm costau'r prosiect a ragwelwyd ar adeg cymeradwyo'r ERDF.

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 39]. Is-adran Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru oedd yn gyfrifol am gyflawni'r gweithrediad trwy gaffael contractwr sector preifat, a oedd yn gyfrifol am adeiladu.

Roedd eglurder ar draws y Tîm Cyflawni Prosiect ynglŷn â rolau a chyfrifoldebau ar gyfer gweithrediad yr A55 Abergwyngregyn. Roedd y trefniadau penodol fel a ganlyn:

- Cyfarwyddwr Prosiect a Pheiriannydd Prosiect yn Llywodraeth Cymru oedd yn gyfrifol am oruchwylio'r cynllun
- cynrychiolwyd Llywodraeth Cymru gan Asiant y Cyflogwr penodedig, Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy (YGC), a oedd yn sicrhau bod y gwaith yn cael ei wneud yn unol â'r fanyleb a'r contract
- cafodd y gwaith dylunio ac adeiladu manwl ei wneud gan Contractwyr Alun Griffiths ac Atkins
- ar y safle adeiladu, roedd rheolwr prosiect y contractwr yn gyfrifol am reoli gweithrediadau'r contractwr ac roedd goruchwylydd o Asiant y Cyflogwr yn cynrychioli Llywodraeth Cymru

Disgrifiodd tîm cyflawni'r prosiect y trefniadau rheoli prosiect fel rhai effeithiol ac yn gweithio'n dda. Roedd hyn am dri phrif reswm:

- tîm cyflawni prosiect cryf, ar draws Llywodraeth Cymru, y contractwr ac Asiant y Cyflogwr, a ystyriwyd yn brofiadol a gwybodus. Datblygwyd perthynas waith dda a oedd yn golygu bod y gwaith adeiladu yn mynd rhagddo'n ddidrafferth ac ni chodwyd unrhyw broblemau mawr
- cyflwynwyd llifau gwybodaeth effeithiol a oedd yn ddefnyddiol pan oedd angen datrys unrhyw oedi i'r cynllun neu faterion penodol. Codwyd y rhain yn gynnar a'u trafod yn agored fel bod proses ddatrys problemau ar y cyd ac y gellid rhoi mesurau lliniaru ar waith. Er enghraifft, ail-drefnu'r rhaglen waith tra'n aros i ddeunyddiau penodol (e.e. cwlferiti) gael eu darparu
- roedd Asiant y Cyflogwr a'r contractwr yn lleol ac roedd ganddynt berthynas dda â'r prif randdeiliaid (e.e. cynghorau lleol ac asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru) yn ogystal â'r sefydliadau statudol (BT OpenReach, Nwy Prydain, Dŵr Cymru). Roedd gwybodaeth am gysylltiadau allweddol a sut mae'r sefydliadau hyn yn gweithredu yn arbennig o fuddiol pan fyddai problemau'n codi ar y safle a oedd yn gofyn am ddull neu ddatrysiad ar y cyd. Er enghraifft, cael dargyfeiriad BT yn ei le yn gynt fel nad oedd yn cyd-daro â'r gwaith ar y brif gerbyttfordd ac yn effeithio arno

Roedd y trefniadau rheoli prosiect cryf yn golygu, er bod oedi wedi bod i'r gwaith adeiladu oherwydd COVID-19, cydweithiodd y tîm â Llywodraeth Cymru i ddatblygu agweddau eraill ar gyflawni, megis y gwaith dylunio manwl, nad oeddent wedi'u lleoli ar y safle.

Cynorthwyodd hyn i liniaru rhywfaint ar yr oedi a achoswyd gan y pandemig COVID-19 a dangosodd yr hyblygrwydd a'r gallu i addasu o fewn tîm cyflawni'r prosiect.

Arweiniodd pandemig COVID-19 hefyd at heriau o ran adnoddau yn ystod y gwaith adeiladu, oherwydd absenoldebau staff ac amseroedd aros hwy i ddosbarthu deunyddiau. Roedd hyn yn gofyn am gynnwys mwy o amser wrth gefn yn y cynllun gwaith a bod yn hyblyg i addasu i amgylchiadau oedd yn newid. Roedd ymgylgoreion ar y tîm cyflawni o'r farn, er bod y prosiect wedi profi oedi, bod cymryd y dull rhagweithiol hwn wedi helpu i leihau'r rhain ac roedd hyn yn cael ei weld fel gwers allweddol i'w dysgu wrth gyflawni prosiectau yn y dyfodol.

5.2. Cyfathrebu ac ymgysylltu

Ar y cyfan, roedd adborth gan ymgynghoreion lleol yn gadarnhaol o ran lefel y cyfathrebu a'r ymgysylltu ar y gweithrediad. Roedd hyn yn bennaf oherwydd bod y contractwr wedi penodi Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd (PLO). Ymgysylltodd y PLO yn rhagweithiol â chynghorau cymuned, trigolion lleol a rhanddeiliaid lleol eraill i roi gwybod iddynt am gynnydd y cynllun a hwyluso buddion cymunedol, megis gwaith clirio safle ar gyfer clwb rygbi lleol, digwyddiadau gyrfaedd gydag ysgolion lleol a darparu cyngor a chymorth i gynghorau cymuned lleol.

Roedd y contractwr yn rhagweithiol mewn cyfathrebu'n rheolaidd â rhanddeiliaid lleol, a oedd yn cynnwys anfon cylchlythyr misol, diweddarau tudalen we gyda gwybodaeth am y cynllun ^[troednodyn 40] a hefyd hysbysfwrdd ar y safle gyda gwybodaeth. Dywedwyd bod y contractwr wedi bod yn rhagweithiol wrth gadw mewn cysylltiad â rhanddeiliaid ac yn hyblyg pan godwyd anghenion penodol. Er enghraifft, bu'n gweithio gyda chwmni bysiau lleol i osgoi unrhyw amhariad sylweddol ar ei weithrediad a gwnaeth gysylltu â'r ysbyty lleol i atal unrhyw broblemau i staff wrth newid shifft, ac i sicrhau y gallai unrhyw feddygon ymgynghorol oedd ar alwad fynd ar hyd y ffordd pan fo angen (drwy ddarparu rhif cyswllt i'w ffonio). Roedd argymhelliad yn y Gwerthusiad Interim yn gysylltiedig 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.

Ochr yn ochr â hyn, fe wnaeth Llywodraeth Cymru hefyd gynnal a diweddarau tudalen we glir a llawn gwybodaeth yn sôn am y cynllun ^[troednodyn 41]. Rhoddodd hon drosolwg o'r cynllun, gan gynnwys ei resymeg, y cynnydd hyd yma, amserlen a'r camau nesaf yn ogystal â rhai cyhoeddiadau perthnasol.

Fodd bynnag, dywedodd rhanddeiliaid ehangach mewn rhai o'r cynghorau lleol (e.e. y rheini ym maes datblygu economaidd a thwristiaeth) ar adeg y Gwerthusiad Interim mai cyfyngedig oedd eu gwybodaeth fanwl am y cynllun ac y byddent wedi elwa gan ragor o wybodaeth. Yn benodol, roeddent yn teimlo y byddai wedi bod yn ddefnyddiol rhannu trosolwg o'r gweithgareddau allweddol a'r amserlenni wedi'u diweddarau yn gyhoeddus fel y gallai rhanddeiliaid ddeall cynnydd yn well a phryd yr oedd gweithgareddau adeiladu'n digwydd.

Troednodiadau

[40] [Gwelliannau A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion – Cymuned Griffiths](#)

[41] [A55: gwella ffordd Abergwyngregyn i Dai'r Meibion | 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 yn Llywodraeth Cymru a'r contractwr o'r farn bod y systemau monitro rhaglen yn effeithlon ac yn gweithio'n dda. Roedd y systemau oedd ar waith yn galluogi'r tîm i fonitro cynnydd o ran cyflawni, rheoli ac ymateb i risgiau, a sicrhau aliniad ar draws y timau amrywiol. Roedd y systemau monitro oedd 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
- adolygwyd cofrestr risg yn rheolaidd ac adroddwyd arni yn y cyfarfodydd hyn
- 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

Yn ystod pandemig COVID-19 cyflwynwyd addasiadau i sicrhau trefniadau monitro cyson. Roedd hyn yn cynnwys newid i gyfarfodydd rhithwir pan ddechreuodd aelodau allweddol o'r tîm weithio o bell. Cyflwynwyd cyfarfodydd dal-i-fyny yn amlach ar ddechrau'r pandemig pan oedd ei oblygiadau'n aneglur. Yn ystod y gwaith adeiladu, wrth i'r cyfyngiadau gael eu llacio, cynhaliwyd rhai cyfarfodydd wyneb yn wyneb.

5.3.2. Tîm Cyflenwi Seilwaith Llywodraeth Cymru

Roedd gan Lywodraeth Cymru systemau amrywiol ar waith i fonitro darpariaeth. Cafodd ei hysbysu am gynydd trwy adroddiadau cynnydd a chyfarfodydd misol. Roedd yr 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 oedd yn monitro cynnydd ac yn adrodd yn ôl i Lywodraeth Cymru.

Ar y cyfan, roedd cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru o'r farn bod y systemau oedd ar waith i fonitro darpariaeth yn effeithiol ac yn rhoi cyfle i Asiant y Cyflogwr ystyried yn feirniadol ac adolygu rhaglen y contractwr. 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)

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 randdeiliaid 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. Yn dilyn hyn, cyflwynodd y buddiolwr gynllun busnes diwygiedig i amlinellu'r newidiadau ac aeth hwn wedyn drwy broses gymeradwyo WEFO.

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. Ymddengys bod rôl y Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd wedi bod yn arbennig o effeithiol wrth gefnogi 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 (ni waeth a yw'r nodau hyn yn adlewyrchu prif amcanion y sefydliad neu'r prosiect). O fewn ysbryd y Ddeddf, dylai sefydliadau cyhoeddus ystyried sut y gellir 'prif-ffrydio' y "broses o wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru" i ddarpariaeth nifer o ymyriadau [troednodyn 42].

O ganlyniad, roedd ffocws cryf ar y themâu trawsbynciol (CCT) o fewn gweithrediad Abergwyngregyn i Dai'r Meibion. 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 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion isod:

Troednodiadau

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

Tabl 6.1: Cyfraniad A55 Abergwyngregyn i gamau gweithredu CCT (wedi'u cymryd o Gynllun Busnes y gweithrediad)

Thema Drawsbynciol	Camau gweithredu y cytunwyd arnynt
Datblygu Cynaliadwy	Ynghyd â chyhoeddi'r Gorchmynion Drafft, cyhoeddwyd yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol a'r Datganiad Amgylcheddol hefyd yn asesu effeithiau amgylcheddol anffafriol a buddiol sylweddol tebygol y cynllun. Bydd Alun Griffiths Contractors (AGC) yn adolygu ac yn diweddarau'r data amgylcheddol trwy gydol cyfnod y contract a bydd yn cynnal arolygon yn ôl yr angen, gan gynnwys arolygon rhywogaethau a chynefinoedd a warchodir, o fewn lleoliad y cynllun, i ganfod eu presenoldeb neu absenoldeb yn ystod y tymor arolwg derbyniol a hyd cyfnod yr arolwg. Mae'n ofynnol iddynt ddarparu tystiolaeth y cytunwyd ar gwmpas yr arolygon gyda Chyfoeth Naturiol Cymru a Cadw yn ôl yr angen. Bydd yn ofynnol i AGC reoli, a lleihau'r ôl troed carbon, lle bynnag y bo modd.
Rheoli gwastraff ac adnoddau materol	Bydd gofyn i AGC: • nodi dulliau o leihau gwastraff a gwastraff sy'n mynd i safleoedd tirlenwi a chynyddu cynnwys sy'n cael ei aildddefnyddio a'i ailgylchu, ac adrodd i Lywodraeth Cymru ar ddiwedd pob cyfnod allweddol ar oblygiadau ariannol ac ymarferol gweithredu'r camau a argymhellir • gweithio gyda thîm y prosiect i sicrhau bod camau dylunio i leihau gwastraff adeiladu a chynyddu cynnwys sy'n cael ei aildddefnyddio / ailgylchu yn cael eu rhoi ar waith • cytuno â Llywodraeth Cymru ar y lefel y lleihad gwastraff i'w dilyn • datblygu'r Cynllun Rheoli Gwastraff Safle o gam dylunio cynnar a chynnwys y rhagolygon gwastraff a data ar dargedau lleihau a chamau gweithredu • cynyddu capasiti cyflenwi prosiectau ynni adnewyddadwy yn y dyfodol
Mynd i'r afael â thlodi a chynhwysiant cymdeithasol	Ymgynghori â grwpiau mynediad lleol, sefydliadau Trydydd Sector a grwpiau cymunedol lleol.

Cyfle Cyfartal a Phrif Ffrydio Rhywedd	laith / Hygyrchedd: Mae angen i'r gweithrediad hefyd ymgorffori ystyriaethau o ran y Gymraeg. Er enghraifft, sicrhau bod yr holl ddeunyddiau, gwefannau a chyhoeddusrwydd sydd ar gyfer y cyhoedd ar gael mewn fformatau hygyrch a dwyieithog. Cymalau Cymdeithasol / Cynlluniau Budd Cymunedol: Lle bynnag y bo modd, gweithio gyda chontractwyr i ymgorffori cymal cymdeithasol / cynllun budd cymunedol, sy'n cynnig rhyw fath o ail-fuddsoddiad yn y gymuned trwy brofiad gwaith / lleoliadau gwaith ar gyfer hyfforddeion a chyfleoedd cyflogaeth, yn buddsoddi yn ôl yn y gymuned leol er enghraifft: noddi timau pêl-droed lleol neu dalu i ail-addurno canolfan gymunedol ac ati. Cefnogi / ymgorffori opsiynau sy'n annog ffyrdd iachach o fyw megis cerdded a beicio.
---	--

Ffynhonnell: Cynllun Busnes yr A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion, 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. Roedd ymgylgoreion 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 hyn yn nodedig gan fod y cyfyngiadau yn ymwneud â'r pandemig COVID-19 wedi gosod rhai cyfyngiadau ar rai gweithgareddau, e.e. mynd i mewn i ysgolion. 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. Mae rhai enghreifftiau o weithgareddau a gyflawnwyd yn cynnwys:

- gorsafoedd monitro ar y safle i fonitro lefelau sŵn, dirgryniadau a llwch. Roedd y rhain yn helpu i reoli lefelau gweithgarwch ar y safle a rhoddwyd mesurau lliniaru ar waith yn ôl yr angen i leihau'r effaith ar drigolion. Er enghraifft, mewn perthynas â sŵn a dirgrynu, defnyddiwyd ffensys gwanhau sŵn, cyfyngwyd ar oriau gwaith ar gyfer gweithgareddau penodol ac addaswyd dulliau gwaith i leihau aflonyddwch
- helpodd caffael llafur a deunyddiau yn lleol i leihau costau ac allyriadau carbon. Siaradodd y contractwr â Gyrfa Cymru a'r gadwyn gyflenwi leol cyn ac ar ôl dyfarnu'r contract iddo i drafod y sgiliau a'r cyflenwadau oedd eu hangen. Fe wnaeth hefyd helpu cyflenwyr lleol nad oeddent ar ei gadwyn gyflenwi i ennill achrediad arian Constructionline fel y gallent gyflenwi deunyddiau i'r cynllun. Mae enghreifftiau o gaffael lleol yn cynnwys cynnyrch adeiladu a gafaelwyd yn lleol gan Huws Gray Builders Merchant yng Ngaerwen a Mochdre; tanwydd a ddefnyddiwyd ar y safle a brynwyd gan Olew dros Gymru ym Mlaenau Ffestiniog, a choncrit a gafwyd o chwarel Hanson ym Mhenmaenmawr
- y contractwr wedi ceisio cadw cymaint o'r cynefin â phosibl wrth wneud y gwaith, yn enwedig o ran gwrychoedd. Fe wnaeth waith tirlunio hefyd lle bynnag y bo modd, gan gynnwys plannu gwrychoedd newydd
- o ran bioamrywiaeth, mae'r gwaith clirio wedi ei wneud o fewn y ffenestr briodol ac mae unrhyw blannu wedi ei gadw ar wahân i'r contract prif waith fel y gellir ei drin gan gontractwr profiadol addas
- defnyddiwyd egwyddorion dylunio cynaliadwy ar gyfer rhai agweddau ar y safle, e.e. croesfannau nentydd newydd o dan yr A55. Mae'r dylunwyr a'r contractwyr wedi bod yn gweithio gyda Chyfoeth Naturiol Cymru i wneud yn siŵr bod y gwaith hwn yn cael ei wneud mewn ffordd gynaliadwy

Cynhyrchwyd Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (CEMP) cyn dechrau ar y gwaith adeiladu er mwyn nodi gofynion y system reoli amgylcheddol, lleihau unrhyw effeithiau andwyol posibl yn ystod y gwaith adeiladu a throsi mesurau lliniaru yr ymrwymwyd iddynt yn weithdrefnau ar gyfer y safle. Fe'i cadwyd fel dogfen 'fyw' yn ystod y gwaith adeiladu a'i diweddarau yn ôl yr angen.

Teimlwyd bod y trefniadau tîm mewn perthynas â rheolaeth amgylcheddol yn gweithio'n dda. Roedd rolau a chyfrifoldebau clir wedi'u nodi yn y CEMP, gan gynnwys Rheolwr Amgylcheddol, Cydgysylltydd Amgylcheddol, Clerc Gwaith Amgylcheddol ac Arweinydd Ecolleg. Roedd y contractwr yn awyddus i sicrhau ei fod yn deall ac yn cydymffurfio â'r ymrwymadau amgylcheddol yn ei gontract a gwnaeth gynnwys rhanddeiliaid drwy gydol yr amser i fanteisio ar eu gwybodaeth a'u harbenigedd.

Cyfrannodd y gweithrediad hefyd at ddatblygiad cynaliadwy trwy integreiddio seilwaith gwyrdd a glas i'r cynllun (er enghraifft trwy wrychoedd i liniaru effaith y ffordd, a chreu twneli bywyd gwyllt). Roedd integreiddio teithio llesol a mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus i'r gweithrediad hefyd wedi cyfrannu at y CCT trwy weithgareddau craidd y cynllun.

6.3.1. Rheoli gwastraff

Roedd y contractwr wedi ymrwymo i leihau gwastraff ac ailddefnyddio deunyddiau cymaint â phosibl ar y safle. Roedd yr holl ddeunydd a gloddiwyd yn cael ei sgrinio a chafodd unrhyw ddeunydd addas ei storio ar y safle, e.e. uwchbridd. Roedd unrhyw ddeunydd arall a gloddiwyd yn cael ei raddio a'i adolygu am ei addasrwydd i'w ailddefnyddio, gyda deunydd wedi'i blaenio o'r hen A55 yn cael ei gynnig i ffermwyr i'w ailddefnyddio ar gyfer traciau amaethyddol. O fewn y safle, roedd unrhyw wastraff yn cael ei drin gan gontractwr gwaredu gwastraff a oedd yn gwahanu'r gwastraff.

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

Ers dyfarnu'r contract, bu gan Alun Griffiths Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd (PLO) a oedd yn gyfrifol am y cysylltiad rhwng tîm y prosiect a rhanddeiliaid. Roedd y rhain yn cynnwys busnesau, trigolion, defnyddwyr ffyrdd a thirfeddianwyr lleol. Roedd y PLO yn sicrhau bod yr holl rhanddeiliaid yn ymwybodol o'r gweithrediad, ei ddatblygiad 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.

Oherwydd COVID-19 nid oedd y contractwr yn gallu cynnal digwyddiad arddangos cyhoeddus ar ôl derbyn y contract. Fodd bynnag, penderfynwyd yn hytrach i lunio cylchlythyr er mwyn cyflwyno ei hun a nodi dyddiadau allweddol ar gyfer y cynllun. Yn ystod y gwaith adeiladu, gweithiodd y PLO gyda chynghorau cymuned i ddosbarthu cylchlythyr rheolaidd i drigolion lleol. Ynghyd â hyn, sefydlodd Alun Griffiths wefan gymunedol a oedd yn cynnwys dyddiadau allweddol, bwletinau prosiect, fideos yn dangos y cynnydd a diweddariadau am y sefyllfa o ran traffig i hysbysu'r gymuned leol am weithgareddau a chynnydd. Gallai pobl gofrestru eu diddordeb mewn derbyn diweddariadau am y cynllun.

Cynhaliwyd ymweliad Cynllun Adeiladwyr Ystyriol ym mis Hydref 2022 a roddodd sgôr o 44 allan o 50 i'r safle, a oedd yn cyfateb i lefel perfformiad 'Rhagorol' [troednodyn 43].

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 bron i 75% o'r gweithlu ar y safle yn siarad Cymraeg ac roeddent i gyd yn byw yn lleol. Cyfrannodd y contractwr hefyd at ddigwyddiadau gyrfaoedd 'Cymraeg yn y Gweithle' gyda Gyrfa Cymru a roddodd gyfle i hyrwyddo sut yr oedd y Gymraeg yn cael ei defnyddio ar y safle.

O ran Teithio Llesol, roedd gwelliannau i'r seilwaith Teithio Llesol a oedd eisoes yn bodoli wastad wedi bod yn rhan o'r cynllun, ond mae'r rhain wedi'u gwella ac mae'r cynllun wedi cyflawni mwy nag a ddisgwyliwyd yn wreiddiol. Ymgynghorodd tîm cyflawni Llywodraeth Cymru â Cycling UK, Sustrans a'r cynghorau lleol yn ystod datblygiad y cynllun er mwyn deall sut y gallent wella Teithio Llesol a chael pobl i ddefnyddio opsiynau trafndiaeth mwy cynaliadwy. Llywiodd hyn yr ymyriadau Teithio Llesol a gyflawnwyd gan y cynllun.

Yn ystod y gwaith adeiladu, sefydlwyd fforwm Teithio Llesol i hwyluso deialog rhwng y contractwr, Asiant y Cyflogwr a rhanddeiliaid allweddol. Cyfarfu'r grŵp hwn ar sawl achlysur i drafod gweithgareddau cyflawni'r prosiect a gwaith oedd i ddod a rhoddodd gyfle i

Troednodiadau

[43] 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.

randdeiliaid allweddol roi adborth a lleisio eu pryderon. Teimlwyd bod y cyfarfodydd hyn yn ddefnyddiol ar gyfer rhannu gwybodaeth a datrys problemau ar y cyd.

Dywedodd cynrychiolydd o Cycling UK fod ganddynt berthynas waith dda â thîm cyflawni'r prosiect a oedd wedi bod yn ymatebol i'w sylwadau a'u hadborth. Gwnaeth Cycling UK sylwadau i sicrhau bod llwybr amgen rhesymol ar gael tra bod y gwaith yn effeithio ar Lwybr Beicio Cenedlaethol 5. Un gwelliant allweddol oedd y llwybr aml-ddefnyddiwr newydd ar wahân sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r gerbyttfordd gyda rhwystr diogelwch yn y canol. Teimlwyd y byddai hyn yn annog mwy o Deithio Llesol.

O ran buddion cymunedol, creodd y contractwr Bwyllgor Achosion Da a oedd yn cynnwys aelodau o'r tîm ar y safle, a byddai hwn yn cyfarfod yn rheolaidd i benderfynu pa fentrau a gynigiwyd gan y gymuned y dylai'r cynllun eu cefnogi. Roedd yn cynnwys cymysgedd o oedrannau a rolau ar y safle. Teimlai un ymgynghorai o'r contractwr ei fod wedi gweithio'n dda iawn a sicrhodd fod y cynllun yn cefnogi amrywiaeth o fentrau a gefnogwyd gan drawstoriad o'r tîm ar y safle. Roedd cyllideb prosiect hefyd ar gael i'w gwario yn y gymuned. Roedd rhai enghreifftiau o fentrau a gefnogwyd yn cynnwys:

- gwaith clirio safle yng Nghlwb Rygbi Bangor i alluogi'r clwb i greu ardal hamdden newydd y gallai ei defnyddio ar gyfer digwyddiadau ac i gynhyrchu incwm ychwanegol
- gweithio gyda'r tîm Lles yn Ysbyty Bryn y Neuadd yn Llanfairfechan i ddarparu llafur i weithio ar eu rhandiroedd
- darparwyd gwersi rhithwir i ysgolion cyfrwng Cymraeg a chyfrwng Saesneg lleol ac ymgysylltwyd yn helaeth â Gyrfa Cymru, gan gynnwys cefnogi cyfweiliadau fideo ffug, darparu taflenni gwaith, mynychu digwyddiadau gyrfaedd, a rhoi cyflwyniadau
- noddi tîm pêl-droed merched dan 8 lleol i brynu cit chwaraeon newydd ac offer hyfforddi
- gweithio mewn partneriaeth â chyngor cymuned lleol i sefydlu maes parcio newydd er mwyn lleddfu problemau parcio ger cyrchfan dwristiaeth Rhaeadr Fawr
- rhoddwyd gliniaduron dros ben i ysgolion uwchradd lleol
- rhoddwyd cyngor i gyngor cymuned lleol ar gost gwaith i wella ardal amwynder
- lleoliadau profiad gwaith, prentisiaid a hyfforddiant ar y safle

6.6. Cyfrannu at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

Mae gweithrediad y cynllun ffordd wedi cyfrannu at gyflawni nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, yn enwedig y rheini 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 at farchnadoedd ar gyfer busnesau yng Ngogledd Cymru. Yn gysylltiedig â chyflawniadau'r CCT, 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. O safbwynt newid yn yr hinsawdd, mae'r cynllun wedi gwella cadernid y seilwaith ffyrdd ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol, yn enwedig atal llifogydd.

6.7. Systemau monitro

Adroddwyd ar gynnydd yn erbyn y CCT 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 faterion yn ymwneud â risgiau neu broblemau. Ochr yn ochr â hyn, roedd gan y contractwr gynllun cost i fonitro gwariant yn ymwneud â'r CCT yn erbyn y gyllideb a defnyddiodd yr offeryn mesur budd cymunedol i ddangos ei berfformiad yn erbyn targedau.

Yn ystod y cam gwerthuso interim, nodwyd nad oedd y cyfathrebu rhwng tîm cyflawni'r prosiect a'r rheolwyr CCT yn WEFO cystal ag y gallai fod. Fodd bynnag, mae'n ymddangos bod hyn wedi gwella'n fawr yn ystod y cyfnod cyflawni: adroddodd aelod o'r tîm CCT, dros amser "mae'r berthynas gyfan wedi newid". Roedd hyn i'w briodoli'n bennaf i newidiadau mewn personél a, thros amser, cydweithwyr cyflawni yn datblygu gwell dealltwriaeth o'r hyn sydd ei angen.

Yn rhan olaf proses cyflawni'r gweithrediad, trafodwyd y CCT gyda WEFO yn ystod cyfarfodydd chwarterol, a oedd yn galluogi WEFO i ddeall y cynnydd hyd yma a'r cyflawniad yn erbyn yr allbynnau. Darparodd y contractwr hefyd astudiaethau achos ac enghreifftiau o'r gweithgaredd hwn. Pan oedd yn gwneud hawliad i ddweud ei fod wedi cyflawni targed, byddai'n rhaid i'r contractwr lanlwytho tystiolaeth astudiaeth achos. Roedd pob hawliad wedi'i gyflwyno erbyn diwedd mis Mawrth 2023.

6.8. Edrych i'r dyfodol

O ran gwreiddio'r CCT mewn prosiectau yn y dyfodol, y prif awgrym gan ymgynghoreion oedd sicrhau eu bod yn cael eu cynnwys yn y dogfennau tendro a chontract, fel yr oeddent wedi'u gwneud ar gyfer gweithrediad yr A55, 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 CCT wrth weithio ar y prosiect i sicrhau eu bod yn cael eu cyflawni. Roedd ymgynghoreion o'r farn y byddai'n ddefnyddiol parhau â'r dull hwn.

Dylid nodi fodd bynnag bod y cysyniad o CCT wedi'i integreiddio'n gryf i gyllid Ewropeaidd, ac mae adnoddau rheoli canolog drwy WEFO wedi bod yn bwysig i godi ymwybyddiaeth o'r CCT. Disgrifiodd y tîm CCT ei rôl fel un gefnogol, yn hytrach nag un sy'n seiliedig ar 'gydymffurfiaeth', ac mae'n ymddangos bod hyn wedi bod yn llwyddiannus yn yr achos hwn, o ystyried graddau'r cyflawniad yn erbyn y CCT. Wrth i gyllid Ewropeaidd ddod i ben, bydd yn bwysig ystyried sut y gellir ymgorffori CCT (neu arian cyfatebol 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 roddwyd 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 a phum allbwn prosiect, fel yr amlinellwyd yn yr achos busnes a'r datganiad amgylcheddol. Nid oedd blynyddoedd cyflogaeth adeiladu ^[troednodyn 44] wedi'u nodi yn achos busnes y gweithrediad ond fe'u nodwyd a'u cyfrifo gan y gwerthuswr 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 adeg y gwerthusiad terfynol, roedd y rhan fwyaf o'r allbynnau wedi'u cyflawni, gan gynnwys y ddau allbwn ERDF. Cwblhawyd y gwaith ar y brif gerbyttfordd ac roedd hi'n agored i ddefnyddwyr. Gor-gyflawnodd y cynllun ar faint o lwybr troed neu lwybr beicio a grëwyd, gyda 4km o lwybrau newydd neu wedi'u hail-adeiladu ar gyfer defnyddwyr Teithio Llesol, yn erbyn targed o 2km. Roedd hanner hyn wedi'i gwblhau erbyn 30 Tachwedd 2022, gan ddefnyddio cyllid ERDF, gyda 2km ychwanegol yn rhedeg yn gyfochrog â'r A55 wedi'i gwblhau o fewn y gwaith ar ôl mis Tachwedd 2022, a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Esblygodd y ddarpariaeth Teithio Llesol dros amser, yn rhannol mewn ymateb i bwysigrwydd cynyddol hwn fel maes polisi i Lywodraeth Cymru.

Ochr yn ochr â hyn; cwblhawyd y trac mynediad amaethyddol ac roedd yn cael ei ddefnyddio, cwblhawyd llwybr troed i wella mynediad cerddwyr at y gwasanaeth bws lleol, roedd y llwybrau gwartheg a oedd yn bodoli wedi'u hystemyn a chafodd y system ddraenio ei gwella. Darparwyd hyfforddiant am fwy na'r oriau gofynnol a hyfforddwyd un prentis ar y safle.

O ran blynyddoedd cyflogaeth adeiladu, cwblhawyd 420,272 o oriau adeiladu ar y safle a oedd yn cyfateb i tua 222 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu. Roedd hyn ychydig yn is na'r amcangyfrif o 241 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu.

Troednodiadau

[44] 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 cyfernodau swyddi uniongyrchol yn ôl categori gweithgaredd. Mae'r cyfernodau'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		
2.2km o ffyrdd wedi'u hailadeiladu neu eu huwchraddio (gan gynnwys TEN-T)	Do	Cwblhawyd ac ar agor i ddefnyddwyr ffordd.
2km o lwybr troed neu lwybr beicio wedi'i greu neu ei ail-ailadeiladu	Do	Ffordd sirol wedi'i chwblhau. Gwaith terfynol wedi'i wneud ar lwybr aml-ddefnyddiwr. Bydd cyfanswm o 4km o lwybrau newydd neu wedi'u hailadeiladu, wedi'u hariannu gan ERDF a Llywodraeth Cymru.
Allbynnau ehangach		
Trac mynediad amaethyddol wedi'i greu	Do	Cwblhawyd ac yn cael ei ddefnyddio.
Llwybr troed (2m o led) rhwng bythynnod Tan yr Allt a Llain y Ffwlbarth i wella mynediad i gerddwyr at y gwasanaeth bws lleol	Do	Cwblhawyd gan gynnwys arosfan bysiau ac arwyddion priodol.
Estyniad y tanlwybr gwartheg oedd yn bodoli eisoes yn ffermydd Tai'r Meibion a'r Wig	Do	Cwblhawyd ac yn cael ei ddefnyddio.
System ddraenio gwedi'i gwella ar yr A55	Do	Cwblhawyd.
Cyflwynwyd 135 diwrnod person o hyfforddiant a 4 lle ar y rhaglen Prentis+	Yn rhannol	Darparwyd hyfforddiant am fwy na'r oriau oedd yn ofynnol. Un prentis ar y safle.
241 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu ^[troednodyn 45]	Yn rhannol	420,272 o oriau adeiladu wedi'u cwblhau sy'n cyfateb i tua 222 o oriau

Ffynhonnell: Ymgynghoriadau â thîm cyflawni'r prosiect a thystiolaeth ffotograffig

Troednodiadau

[45] Amcangyfrifir 241 o flynyddoedd cyflogaeth adeiladu. Blynnyddoedd cyflogaeth adeiladu wedi'u cyfrifo gan ddefnyddio meincnod cyfernodyn llafur o [nodyn arfer gorau Asiantaeth Cartrefi a Chymunedau \(pdf\)](#). Mae hyn yn seiliedig ar werthoedd 2011 y mae cyfraddau chwyddiant wedi'u cymhwyso iddynt. Sylwch, er nad yw'r swyddi yn ganolog i'r rhesymeg sylfaenol dros fuddsoddi, maent yn effaith ategol ac yn cael eu hystyried yn allbwn perthnasol o'r gweithgareddau adeiladu. Bydd yr amcangyfrif allbwn yn cael ei ddiweddarau yn ystod y cam gwerthuso terfynol pan fydd gwybodaeth benodol am y cynllun ar gael o gyflawni'r prosiect. Rhwng 31 Mai a 2 Gorffennaf 2021, roedd 115 o weithwyr yn gweithio ar y safle, gan gynnwys gweithwyr uniongyrchol, llafur yn unig, isgontractwyr ac eraill.

7.2. Canlyniadau

Disgwylwyd 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 A55 (cyfartaledd llinell sylfaen yn y cynllun busnes o 86kmya ^[troednodyn 46]) (Dangosydd Canlyniad ERDF)
- gwelliannau o ran dibynadwyedd amseroedd teithio (e.e. drwy fynd i'r afael ag ardaloedd o dagfeydd)
- gwell gwytnwch rhwydwaith
- gwell diogelwch trwy ddileu'r angen i gerbydau fferm ymuno â'r traffig sy'n llifo'n gyflym

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 5-10% mewn cyflymder cyfartalog ar hyd yr A55, o gyfartaledd llinell sylfaen o 86kmya, a ddiffiniwyd 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 A55. 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.

Roedd dangos tystiolaeth canlyniadau o weithrediad yr A55 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 terfynol. 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 tynnu'r mannau mynediad i gerbydau fferm o'r brif gerbyttfordd, darparu tanffyrdd dynodedig a mynediad ffordd sirol i gerbydau fferm, gwella llif traffig, lleihau'r tebygolrwydd o ddamweiniau, a gwella systemau draenio i atal llifogydd.

Troednodiadau

[46] Cyfrifwyd y llinell sylfaen wreiddiol gan ddefnyddio data TrafficMaster.

7.3. Asesu canlyniadau ehangach

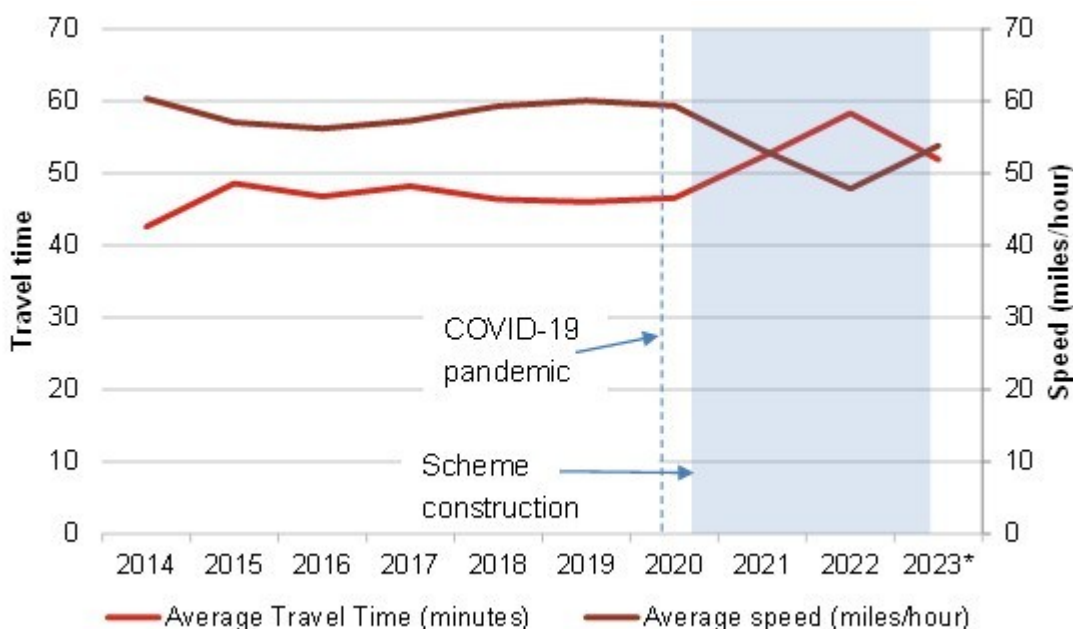
Rhagwelwyd canlyniadau ehangach amrywiol o ganlyniad i gynllun yr A55 Abergwyngregyn, fel y nodir yn y model rhesymeg (gweler Atodiad A). Mae'r adran hon yn nodi safbwyntiau rhanddeiliaid ar y canlyniadau a oedd yn debygol o gael eu gwireddu.

7.3.1. Gwelliannau i ddibynadwyedd amser teithio

Y canlyniad mwyaf cyffredin a ragwelwyd o gynllun yr A55 Abergwyngregyn a nodwyd gan ymgynghoreion oedd gwelliannau i amseroedd teithiau a dibynadwyedd teithiau. Roedd ymgynghoreion o'r farn y byddai hyn yn arbennig o fuddiol yn ystod misoedd yr haf oherwydd y cynnydd yn y traffig o ganlyniad i bobl yn dewis treulio gwyliau yng Ngogledd Cymru. Nododd un ymgynghorai, gan fod y gwaith wedi lleihau'r tebygolrwydd o achosion darfu a hefyd damweiniau yn y dyfodol, y byddai hyn yn gwella amseroedd teithio yn gyffredinol yn yr hirdymor.

Disgrifiodd un ymgynghorai ei bod yn ymddangos mai'r prif resymeg, o safbwynt cymunedol, oedd cynyddu cyflymder traffig ar hyd yr A55. Teimlwyd bod ffocws mwy strategol i hyn yn hytrach na bod o fudd uniongyrchol i'r gymuned leol. O ganlyniad, roedd rhai pobl leol yn pryderu am lefel yr aflonyddwch y byddent yn ei brofi o ganlyniad i waith adeiladu er budd y rhwydwaith ffyrdd ehangach. Fodd bynnag, rhagwelwyd buddion lleol gan ymgynghoreion eraill, megis gwella'r amseroedd aros ar gyfer mynediad i'r A55 o gyffyrdd penodol.

Ffigur 7.1: Amser teithio cyfartalog (munudau) a chyflymder cyfartalog (mya) ar yr A55 y flwyddyn; Tal-y-bont (Bangor) (C11) i Benmaenmawr (C15a)



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata teithio INRIX [troednodyn 47] *Data ar gyfer 2023 yn cwrddu Ionawr-Ebrill

Troednodiadau

[47] [Asiantaeth Briffyrdd y DU – data INRIX \(inrix.com\)](https://www.inrix.com)

Dadansoddwyd data priffyrdd INRIX, o Dal-y-bont i Benmaenmawr, er mwyn deall newidiadau yn yr amser teithio cyfartalog (munudau) a chyflymder cyfartalog (mya) ar yr A55 ac unrhyw newidiadau dros amser. Mae hyn yn dangos bod yr amser teithio cyfartalog wedi aros yn gymharol sefydlog rhwng 2014 a 2020, gyda chynnydd bach yn 2021 a 2022, tra bod cyflymder teithio cyfartalog wedi gostwng ychydig o 60mya yn 2014 i 48mya yn 2022. Mae'r newidiadau hyn yn debygol o fod o ganlyniad i gyfyngiadau cyflymder tra bod y gwaith ar y brif gerbyttfordd yn cael ei wneud.

Oherwydd diffyg parhad data gyda'r data llinell sylfaen gwreiddiol, mae llinell sylfaen newydd o 2016 wedi'i chyfrifo at ddibenion cymharu. Cafodd y metrig gwreiddiol a ddefnyddiwyd yn yr achos busnes (86 kmya/53 mya) ei gyfrifo gan ddefnyddio data TrafficMaster nad yw bellach yn cael ei gofnodi yn yr un fformat. Felly, mae angen defnyddio methodoleg newydd. Er cysondeb, mae llinell sylfaen newydd wedi'i chyfrifo gan ddefnyddio data INRIX at ddibenion cymharu perfformiad yn y dyfodol. Mae wedi cael ei gyfrifo gan ddefnyddio data cyflymder cyfartalog cerbydau ar gyfer rhwng 8-9am ym mis Mai 2016 i'r ddau gyfeiriad ar y ffordd. Y cyflymder cyfartalog llinell sylfaen ar gyfer y ddau gyfeiriad ar draws holl ddyddiau'r wythnos waith yw 63mya ^[troednodyn 48]. Nid yw cyfrifo llinell sylfaen newydd yn golygu bod y targed gwreiddiol wedi'i ail-sylfaenu, yn syml mae'n galluogi cymharu blynyddoedd i ddod â'r sefyllfa cyn-buddsoddi ar set ddata newydd.

Yn ogystal, mae rhywfaint o ddata cychwynnol wedi'i ddadansoddi yn cymharu cyflymder cyfartalog ac amser teithio cyfartalog ar ôl y gwaith adeiladu, wedi i gyfyngiadau cyflymder gael eu tynnu oddi ar y ffordd i'r ddau gyfeiriad, â'r data sylfaenol newydd. Wrth gymharu 2016 a 2023, cynyddodd cyflymder cyfartalog gan 3% a gostyngodd amser teithio gan 2% yn teithio i gyfeiriad y dwyrain yn 2023. O ran teithio i gyfeiriad y gorllewin, bu gostyngiad gan 1% yn y cyflymder cyfartalog a chynnydd gan 1% mewn amser teithio yn 2023. Roedd cynnydd yn y cyflymder cyfartalog yn uwch ar benwythnosau (5-7%) nag yn ystod dyddiau'r wythnos waith (1-2%). Bydd angen dadansoddi'r data hwn eto yn y dyfodol i benderfynu a yw'r cynllun wedi arwain at amseroedd teithio byrrach a chynnydd gan 5-10% yn y cyflymder cyfartalog.

Troednodiadau

[48] Er mwyn sicrhau bod hyn yn cofnodi cyflymder cyfartalog traffig sy'n llifo'n rhydd, mae data wedi'i hidlo i hepgor gwybodaeth am gyffyrdd ac mae'n cynnwys cyfnodau amser yn unig pan nad oedd unrhyw adroddiadau am gau ffyrdd.

7.3.2. Gwell gwytnwch rhwydwaith

Disgwyliwyd i wytnwch y rhwydwaith wella'n sylweddol o ganlyniad i'r gwelliannau i'r briffordd. Yn flaenorol, roedd nifer o heriau ar y ffordd oherwydd llifogydd a materion diogelwch, a oedd yn aml yn arwain at gau'r ffordd. Dywedodd un ymgynghorai fod hyn wedi cael effaith sylweddol ar fusnesau a gwasanaethau brys oherwydd diffyg llwybrau ymarferol eraill. Trwy liniaru problemau llifogydd, gellir ystyried bod y cynllun hefyd yn cyfrannu at addasiadau i newid yn yr hinsawdd.

Roedd data o ganolfan Rheoli Traffig Gogledd Cymru ar yr holl ddigwyddiadau a adroddwyd rhwng C11 a C15a yr A55 yn dangos bod 11 achos o lifogydd wedi'u riportio rhwng mis Rhagfyr 2019 a mis Ionawr 2023 (un yn 2019, pedwar yn 2020, tri yn 2021, dau yn 2022 ac un yn 2023 ^[troednodyn 49]). Roedd tri achos o lifogydd yn ymwneud â C12 Tal-y-bont yn 2019 a 2020, cyn-adeiladu, ac un digwyddiad yn ymwneud â C13 Abergwyngregyn ym mis Chwefror 2022, yn ystod y gwaith adeiladu. Roedd hyd a lled yr 11 digwyddiad yn amrywio, gyda rhai yn effeithio ar un lôn tra bod eraill yn effeithio ar nifer o lonydd ac nid pob un wedi arwain at gau'r gerbyttfordd. Mae'r data ynghylch a yw'r cynllun wedi lleihau'r tebygolrwydd o lifogydd yn amhendant ar hyn o bryd a dylid parhau i'w fonitro i ganfod a yw'r cynllun wedi gwneud hynny ^[troednodyn 50].

Gwelwyd hefyd bod buddion rhanbarthol i well gwytnwch y rhwydwaith, gan fod y gostyngiad mewn adegau pan fo'r ffordd ar gau neu achosion o darfu ar y rhwydwaith o fudd i'r rheini sy'n teithio ar yr A55 i'r porthladd yng Nghaergybi neu'n defnyddio'r ffordd at ddibenion busnes. Nododd cwpl o ymgynghoreion y byddai buddion anuniongyrchol i Ynys Môn yn gysylltiedig â mwy o wytnwch a diogelwch ar yr A55. Fel y crybwyllwyd yn gynharach, mae'n bosibl y caiff hyn ei atgyfnerthu gan gyhoeddiad y Porthladd Rhydd newydd.

“Mae llawer o weithgarwch datblygu economaidd Ynys Môn yn manteisio ar y ffaith bod Caergybi yn borthladd porth rhwng Iwerddon a'r DU (a thu hwnt). Mae cael cefnffordd fodern a diogel sydd wedi'i chynnal a'i chadw'n dda yn rhan annatod o'r cynnig hwn, felly mae'r prosiect hwn yn cefnogi uchelgeisiau economaidd ehangach yr ardal.”: Cynrychiolydd Awdurdod Lleol

Troednodiadau

[49] Roedd yr achos o lifogydd yn 2023 yn ymwneud â C14 Madryn, sydd y tu allan i gwmpas y cynllun ffordd.

[50] Yn y dyfodol, mae angen paru'r data ar nifer y digwyddiadau llifogydd yr adroddwyd amdanynt â data ar y glawiad a fesurwyd ar yr adeg y digwyddodd y llifogydd. Gyda data hanesyddol priodol, byddai hyn yn caniatáu cymhariaeth rhwng lefel y glawiad cyn ac ar ôl y gwelliannau ffyrdd sy'n achosi llifogydd.

7.3.3. Lleihad yn nifer y gwrthdrawiadau

Nododd ymgynghoreion fod y gwelliannau i'r ffordd yn debygol o arwain at leihad yn nifer y damweiniau, yn arbennig o ganlyniad i gael gwared ar fynedfeydd cerbydau fferm. Mae dadansoddiad o ddata damweiniau ar yr A55 gyfan yn dangos bod 60 damwain y flwyddyn ar gyfartaledd rhwng 2010 a 2019 (gweler Ffigur 7.2). Dros y cyfnod hwn, gwelwyd y nifer uchaf o ddamweiniau yn 2010 a 2012 (89). Ers hynny, mae nifer y damweiniau y flwyddyn wedi gostwng yn raddol (i 28 yn 2021). Mae'r data hwn yn dilyn tuedd debyg i'r hyn a welwyd ar draws Cymru gyfan, gyda nifer y damweiniau'n haneru rhwng 2020 a 2021. Dylid parhau i fonitro data damweiniau i benderfynu a yw'r cynllun wedi cyfrannu'n rhannol at leihad mewn damweiniau.

Ffigur 7.2: Nifer y damweiniau y flwyddyn a gofnodwyd ar yr A55



Ffynhonnell: Dadansoddiad SQW o ddata lefel Damweiniau, StatsWales

7.3.4. Mwy o ddarpariaeth a gwell profiad ar gyfer cerddwyr a beicwyr

Nid oedd y rhan o gerbyttfordd yr A55 a oedd yn cael ei huwchraddio yn addas ar gyfer cerddwyr a beicwyr ac roedd yn berygl posibl i'r grŵp hwn. Mae'r gweithrediad wedi gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr drwy greu ffordd newydd ar wahân sy'n rhedeg gerllaw'r gerbyttfordd tua'r dwyrain rhwng Cyfnewidfa Tal-y-Bont a Chyfnewidfa Abergwyngregyn. Roedd ymgynghoreion o'r farn y byddai hyn yn gwneud Teithio Llesol yn fwy diogel ac yn fwy deniadol. Mae hefyd yn ychwanegu at y gwelliannau ehangach i Deithio Llesol sy'n cael eu gwneud gan Gyngor Gwynedd [troednodyn 51].

Ar adeg y Gwerthusiad Interim, esboniodd un ymgynghorai cymunedol fod hyn yn bwynt cadarnhaol nodedig i'r pentref lleol ac ailadroddodd gefnogaeth y Cyngor Tref i'r llwybr. Nod y ddarpariaeth cerdded a beicio oedd annog ffyrdd iachach o fyw a symud drwy'r ardal leol [troednodyn 52].

7.3.5. Gwell amseroedd teithiau a dibynadwyedd teithiau ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus

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

7.3.6. Gwell bioamrywiaeth trwy ailblannu gwrychoedd a choed yn ogystal â gwell mynediad o dan y lôn gerbydau

Nododd ymgynghoreion bod disgwyl buddion amgylcheddol, megis hyrwyddo bioamrywiaeth, drwy'r gweithrediad. Roedd y rhain yn cynnwys tanffyrdd gwell ar hyd y cynllun i alluogi anifeiliaid i groesi'n ddiogel o dan y gerbyttfordd, ffensys amgylcheddol i atal mamaliaid rhag croesi'r brif gerbyttfordd, ac ailblannu gwrychoedd.

7.3.7. Lleihad mewn llygredd sŵn

Rhagwelwyd y byddai wyneb y ffordd newydd, ynghyd â'r gwaith amgylcheddol, megis plannu gwrychoedd, yn helpu i leihau sŵn traffig yr A55 yn tarfu ar y gymuned. Mae ymchwil academaidd wedi profi hyn [troednodyn 53]. Teimlwyd bod y lleihad mewn llygredd sŵn yn arbennig o fuddiol i'r rheini sy'n byw agosaf at y ffordd.

Troednodiadau

[51] [Teithio Llesol \(llyw.cymru\)](#)

[52] Llywodraeth Cymru (2020) Cynllun Busnes A55 Abergwyngregyn i Dai'r Meibion

[53] Fern Ow, L. a Ghosh, S. (2017) *Urban cities and road traffic noise: Reduction through vegetation* Applied Acoustics; Biocca et al (2019) *Noise attenuation provided by hedges* Journal of Agricultural Engineering

7.4. Asesiad gwerth am arian

Yn ystod datblygiad y cynllun, ac er mwyn gwerthuso'r buddion economaidd a gynhyrchir gan y gwaith arfaethedig, cynhaliodd Ymgynghoriaeth Gwynedd Consultancy arfarniad economaidd yn 2008 gan ddefnyddio Arfarniad Budd i Ddefnyddwyr Trafnidiaeth (TUBA 1.7a). Yn seiliedig ar nifer o ragdybiaethau, cynhyrchodd hyn gymhareb budd a chost o 0.221. Nid oedd hyn yn cynnwys buddion yn ymwneud â damweiniau gan nad yw TUBA yn cyfrifo buddion yn ymwneud â damweiniau ^[troednodyn 54]. Cyfrifwyd asesiad economaidd arall gan ddefnyddio dadansoddiad cost a budd (COBA) i asesu effaith y cynllun o ran cyfraddau damweiniau a chostau. Yn seiliedig ar nifer o ragdybiaethau, cynhyrchodd hyn gymhareb budd a chost (BCR) o 1.723.

Yn nodweddiadol, byddai BCR o 1.7 yn cael ei ystyried fel un sy'n cynnig gwerth canolig am arian. Dylid nodi fodd bynnag i'r arfarniad economaidd gael ei gynnal sawl blwyddyn yn ôl - ac wyth mlynedd cyn i'r gweithrediad gael ei gymeradwyo ar gyfer cyllid ERDF. Er mwyn rhoi asesiad newydd o werth am arian, byddai'n bosibl ail-gynnal yr arfarniad gan ddefnyddio data defnydd a damweiniau/digwyddiadau wedi'u diweddarau unwaith bod digon o amser wedi mynd heibio fel bod tystiolaeth ar gael, y costau alldro terfynol a'r rhagdybiaethau cyfredol yn ymwneud â chostau oes gyfan ac anfanteision amgylcheddol. Gallai hwn fod yn ymarfer defnyddiol i roi tystiolaeth wedi'i diweddarau ar werth economaidd cynlluniau ffyrdd yng nghyd-destun polisïau trafnidiaeth presennol Llywodraeth Cymru.

Gan fod y cynllun wedi'i gyflawni o fewn y gyllideb wreiddiol a bod disgwyl iddo gyflawni ei ganlyniadau, byddai hyn yn awgrymu y byddai BCR o 1.7 yn cael ei gyflawni, neu hyd yn oed ychydig yn uwch na hynny o ystyried y buddion ychwanegol a gafwyd, e.e. blynyddoedd cyflogaeth adeiladu.

O safbwynt ansoddol, gofynnwyd i ymgynghoreion a oeddent yn meddwl y byddai'r cynllun yn rhoi gwerth am arian. Yn gyffredinol mae'n anodd i'r rhan fwyaf o ymgynghoreion roi barn wybodus ar hyn, gan nad yw'r defnydd amgen o'r buddsoddiad yn hysbys. Ond, ar y cyfan, roedd ymgynghoreion yn cytuno bod y cynllun yn cynnig gwerth cyhoeddus, yn fras. Roedd y rhesymau am hyn yn cynnwys y gwelliannau diogelwch a'r gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd yn y dyfodol. Nodwyd hefyd bod y cynllun wedi gweithredu opsiynau cynnal a chadw is, megis dewis rhwystr concrit yn hytrach na rhwystr dur. Mae ymchwil wedi dangos bod rhwystrau concrit yn gryfach, yn fwy diogel ac angen llai o waith cynnal a chadw arnynt na rhwystrau metel. Bydd hyn yn lleihau costau yn yr hirdymor sy'n ei wneud yn opsiwn gwerth gwell ^[troednodyn 55]. Fodd bynnag, codwyd rhai pryderon ynghylch effaith pandemig COVID-19 a newidiadau i arferion cymudo, na fyddent 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.

Troednodiadau

[54] Mae buddion damweiniau yn cynrychioli gwerth bywydau a arbedwyd a damweiniau angheuol a osgoir.

[55] Priffyrdd Cenedlaethol (2023), [Rhwystr concrit yn dod yn ei flaen \(nationalhighways.co.uk\)](https://nationalhighways.co.uk)

7.5. Casgliadau

Llwyddodd y gweithrediad i gyflawni ei ddau ddangosydd allbwn ERDF ac mae wedi cyflawni'r holl ganlyniadau ffisegol ehangach a ragwelwyd yn y Datganiad Amgylcheddol (gyda'r ddau allbwn ehangach sy'n weddill yn gysylltiedig â hyfforddiant a chyflogaeth adeiladu wedi'u cyflawni ar y cyfan). Er ei bod yn rhy gynnar i wybod a fydd cyflymder teithiau, gwytnwch rhwydwaith a chanlyniadau damweiniau yn cael eu cyflawni, roedd ymgynghoreion yn gadarnhaol y byddent. Mae amrywiaeth o fuddion eraill hefyd wedi'u cyflawni sy'n gysylltiedig â theithio llesol a chynaliadwyedd amgylcheddol, 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 terfynol 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 yng Nghymru 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 A55 Abergwyngregyn 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. Yn benodol, roedd gan y gweithrediad uchelgais i warchod bioamrywiaeth a hyrwyddo teithio llesol.

8.2. Crynodeb o gynnydd

Ers i weithrediad yr A55 Abergwyngregyn gael ei gymeradwyo ar gyfer cyllid yn 2016, mae wedi symud ymlaen i raddau helaeth yn unol â'r disgwyl yn erbyn yr amserlen wreiddiol. Fodd bynnag, ym mis Mawrth/Ebrill 2020 bu oedi o tua chwe mis yn y cyfnod adeiladu, oherwydd problemau capasiti o ganlyniad i'r pandemig COVID-19. Llwyddodd y tîm cyflawni i symud ymlaen â'r gwaith dylunio manwl yn y cyfamser a dechreuodd y gwaith adeiladu yn nhymor yr hydref 2020. Cafwyd rhagor o oedi yn ystod y gwaith adeiladu, oherwydd effeithiau pellach pandemig COVID-19 a phroblemau'r gadwyn gyflenwi, gyda'r gwaith adeiladu yn cael ei gwblhau erbyn diwedd mis Mawrth 2023.

Ar ddechrau'r prosiect, cyfanswm y costau a gymeradwywyd oedd £22.4m, gyda chyllid ERDF yn cyfrif am 66% o hyn. Erbyn diwedd y cynllun, cyfanswm y costau cymwys oedd £21.7m, gyda chyllid ERDF yn cyfrif am £20m. Roedd y cynnydd yn y gyfradd ymyrryd o 66% i 92% o ganlyniad i ailddyrannu cyllid o fewn y rhaglen ehangach o weithrediadau ERDF i wneud y mwyaf o wariant y portffolio.

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. Fodd bynnag, roedd rhai rhanddeiliaid ehangach (yn enwedig mewn awdurdodau lleol) o'r farn mai gwybodaeth gyfyngedig oedd ganddynt am y gweithrediad ac y byddent wedi elwa o gael rhagor o wybodaeth am y gweithgareddau allweddol ac amserlenni wedi'u diweddarau.

8.4. Themâu Trawsbynciol

Gwnaed cynnydd da yn erbyn y CCT, yn enwedig ers i waith adeiladu ddechrau ar y safle. Rhoddwyd mesurau ar waith i sicrhau bod ystyriaethau amgylcheddol yn cael eu hystyried, bod cydberthynas gadarnhaol wedi'i datblygu â thrigolion lleol, a bod y Gymraeg wedi'i hyrwyddo trwy ddeunydd a gynhyrchwyd a digwyddiadau gyrfaoedd. Gweithredwyd gwelliannau Teithio Llesol fel rhan o'r cynllun a sefydlwyd fforwm Teithio Llesol i hwyluso mewnbyn gan rhanddeiliaid perthnasol. Cefnogwyd nifer o fentrau cymunedol yn ystod y gwaith adeiladu, a chawsant dderbyniad cadarnhaol.

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 contract, fel ag yr oeddent ar gyfer gweithrediad yr A55, 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 Neddf 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 terfynol, roedd y rhan fwyaf o'r allbynnau wedi'u cyflawni, gan gynnwys y ddau allbwn ERDF. Cwblhawyd y gwaith ar y brif gerbyttfordd ac roedd y ffordd yn agored i ddefnyddwyr. Roedd y cynllun wedi gor-gyflawni ar faint o droedffordd neu lwybr beicio a grëwyd, gyda 4km o lwybrau newydd neu wedi'u hailadeiladu ar gyfer defnyddwyr Teithio Llesol, yn erbyn targed o 2km. Roedd hyn yn rhannol o ganlyniad i gyllid ychwanegol gan Lywodraeth Cymru.

Roedd y pedwar canlyniad o weithrediad yr A55 Abergwyngregyn yn ddibynnol ar gwblhau'r cynllun a chyfnod o fonitro ar ôl ei gwblhau, ac felly nid oedd tystiolaeth gadarn ar gael adeg y gwerthusiad terfynol. Fodd bynnag, roedd ymgylgoreion o'r tîm cyflawni yn hyderus y byddent yn cael eu cyflawni maes o law.

Rhagwelwyd nifer o ganlyniadau ehangach gan ymgylgoreion, gan gynnwys gwelliannau i ddibynadwyedd amseroedd teithio, gwell gwytnwch rhwydwaith, gostyngiad yn nifer y gwrthdrawiadau, gwell profiad gan ddefnyddwyr Teithio Llesol, a gwell bioamrywiaeth, ymhlith eraill. Roedd y rhai yr ymgynghorwyd â hwy o'r farn bod y canlyniadau hyn yn gadarnhaol ac roedd disgwyl iddynt gael effaith ar yr ardal leol a rhanbarth gogledd Cymru ehangach.

8.6. Asesiad gwerth am arian

Roedd y gymhareb budd a chost wreiddiol, a gyfrifwyd yn 2008, yn amrywio o 0.221 i 1.7. Yn nodweddiadol, byddai BCR o 1.7 yn cael ei ystyried fel cynnig gwerth am arian canolig. Mae cost derfynol y cynllun a'r canlyniadau disgwyliedig yn awgrymu y byddai'r ffigur gwreiddiol hwn yn cael ei gyflawni pe bai'r dadansoddiad yn cael ei ail-gynnal ond byddai arfarniad BCR wedi'i ddiweddarau, unwaith y bydd digon o dystiolaeth ar gael, yn gallu cadarnhau hyn. O safbwynt ansoddol, roedd ymgylgoreion yn cytuno bod y cynllun, ar y cyfan, yn rhoi gwerth cyhoeddus. Roedd y rhesymau am hyn yn cynnwys y gwelliannau diogelwch a'r gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd yn y dyfodol.

8.7. Edrych ymlaen

Er bod y prosiect wedi'i ohirio'n sylweddol, roedd gwariant o fewn y swm a gymeradwywyd yn wreiddiol ar gyfer y cynllun. Gan edrych i'r dyfodol, ni fydd unrhyw arian Ewropeaidd pellach ar gyfer cynlluniau ffyrdd oherwydd ymadawiad Prydain â'r Undeb Ewropeaidd. Mae canlyniad yr Adolygiad Ffyrdd yn awgrymu hefyd y bydd lefelau is o gyllid cyfalaf 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
- esblygodd integreiddiad Teithio Llesol dros amser gyda'r cynllun yn gor-gyflawni ar ei ymrwymadau gwreiddiol. Roedd cael fforwm Teithio Llesol yn golygu bod rhanddeiliaid allweddol yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau ac yn sicrhau bod y cynllun yn bodloni anghenion defnyddwyr Teithio Llesol
- roedd defnyddio dull rhagweithiol yn ystod y gwaith adeiladu, trwy gynnwys mwy o amser wrth gefn yn y cynllun gwaith a bod yn hyblyg i addasu i amgylchiadau sy'n newid, wedi helpu i leihau effaith oedi a defnyddio adnoddau'n fwy effeithlon. Dylid mabwysiadu dull tebyg ar gyfer prosiectau adeiladu yn y dyfodol

9. Cyfeiriadau

Uchelgais Gogledd Cymru (2022) Adroddiad Blynyddol 2021-22

Uchelgais Gogledd Cymru a Llywodraeth Cymru (2021) Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru

Biocca et al (2019) Noise attenuation provided by hedges

Fern Ow, L. and Ghosh, S. (2017) Urban cities and road traffic noise: Reduction through vegetation

Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru (2018) System Drafndiaeth sy'n Addas ar gyfer Cenedlaethau'r Dyfodol

Cyngor Gwynedd (2022) Cynllun Cyngor Gwynedd 2018-2023 – 2021/22 Adolygiad

Cynulliad Cenedlaethol Cymru (2016) Briff Ymchwil: Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) - Hysbysiad Hwylus

Bwrdd Twf Gogledd Cymru (2018) Cynllun Twf Gogledd Cymru

Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol Gogledd Cymru (2022) Adroddiad Cryno Mewnwelediadau Marchnad Lafur COVID-19 Gogledd Cymru

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

Royal HaskoningDHV (2020) The Impacts of COVID-19 on Travel Patterns in the UK

SQW (2021) Gwerthusiad Interim o Weithrediadau Ffyrdd ERDF

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

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

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

Llywodraeth Cymru (2017) A55(T) Gwelliant Abergwyngregyn i Dai'r Meibion: Datganiad Amgylcheddol

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

Llywodraeth Cymru (2020) Ailadeiladu ar ôl COVID-19 - Heriau a Blaenoriaethau

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

Llywodraeth Cymru (2021) Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2, 2021-25

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

Llywodraeth Cymru (2021) Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2021

Llywodraeth Cymru (2021) Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021

Llywodraeth Cymru (2021) Ein Cenhadaeth i Gryfhau ac Ailadeiladu'r Economi

Llywodraeth Cymru (2021) Bwletin ystadegol, Cludiant môr 2021

Llywodraeth Cymru (2021) Ymateb Llywodraeth Cymru i adroddiad cynnydd 2020 y Pwyllgor Newid yn yr Hinsawdd: Lleihau Allyriadau yng Nghymru

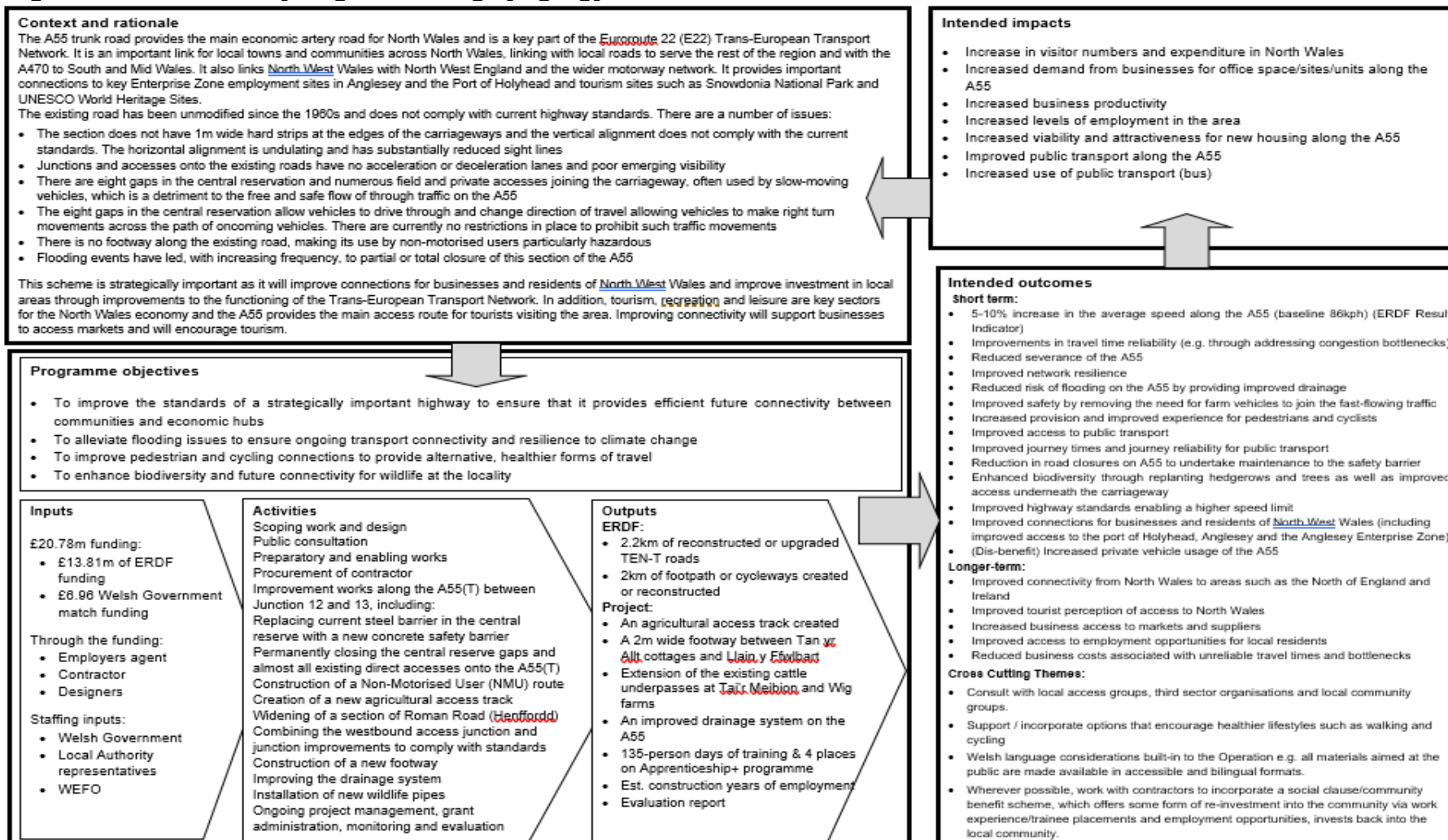
Llywodraeth Cymru (2022) Dyfodol buddsoddiad ffyrdd yng Nghymru

Llywodraeth Cymru (2022) Cynllun Strategol Sero Net Llywodraeth Cymru

Llywodraeth Cymru (2022) Gweithio Gyda'n Gilydd i Gyrraedd Sero Net

Atodiad A: Model rhesymeg

Ffigur A.1: Model Rhesymeg A55 Abergwyngregyn



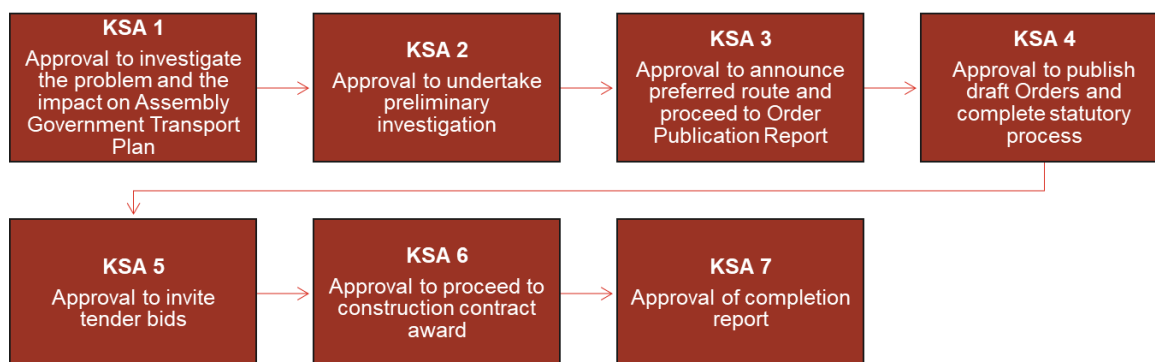
Ffynhonnell: SQW

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 Contract 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 cwmparu 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

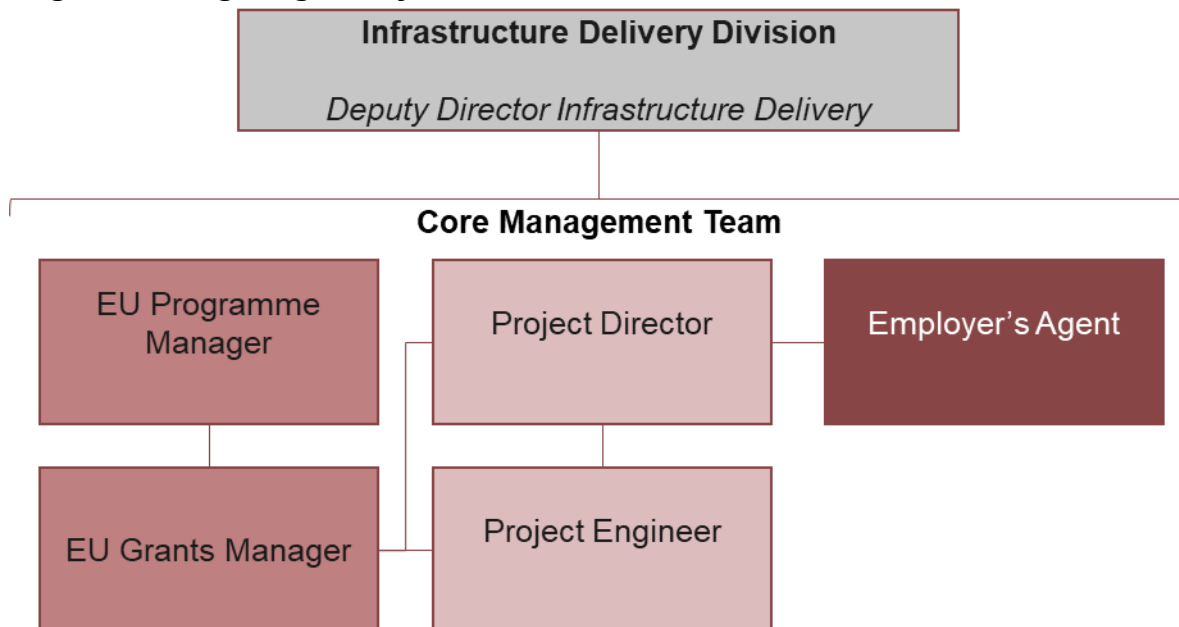
Mae Tîm Rheoli Craidd yn gyfrifol am reoli pob cynllun yn fanwl o ddydd i ddydd, fel y nodir yn Ffigur B.2.

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 A55?

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. Ar ddiwedd mis Rhagfyr 2022, a oedd y 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. Ym mis Rhagfyr 2022, 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 Threchgu 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 cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni canlyniadau'r gweithrediad?

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

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 busnesau 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 Dîm Themâu Trawsbynciol WEFO

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl a'ch cefndir mewn perthynas â phrosiect ffordd yr A55?
 - 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 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 A55?

[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 A55? 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/polisïau 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. Gogledd Cymru
 - i. Ardal Fenter Ynys Môn
 - ii. Atyniadau twristiaeth – e.e. Parc Cenedlaethol Eryri, Safleoedd Treftadaeth y Byd UNESCO
 - b. Strategaethau / polisïau 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 cynnydd wedi'i wneud o ran cyflawni canlyniadau'r gweithrediad?
 - a. Yn erbyn pa ganlyniadau y gwnaed cynnydd? Pam?
 - b. Yn erbyn pa ganlyniadau na chafodd cynnydd ei wneud? Pam?
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 A55?

14. Fel rhan o'r gwerthusiad terfynol, rydym yn bwriadu siarad ag amrywiaeth o randdeiliaid lleol, gan gynnwys busnesau 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 A55?
 - a. Beth fu eich cysylltiad â'r prosiect hyd yma?
 - b. A ydych chi'n ymwybodol o unrhyw faterion gyda'r A55 yr oedd angen mynd i'r afael â nhw?

Buddion a ragwelir

3. Beth fydddech chi'n ei ddweud y mae gweithrediad yr A55 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 dibynnol (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 A55 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] Ar ddiwedd mis Rhagfyr 2022, a oedd y 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? 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. Gogledd Cymru
 - i. Ardal Fenter Ynys Môn
 - ii. Atyniadau twristiaeth – e.e. Parc Cenedlaethol Eryri, Safleoedd Treftadaeth y Byd UNESCO
- b. Strategaethau / polisiau awdurdodau lleol – e.e. cynlluniau trafnidiaeth lleol a strategaethau datblygu economaidd
- c. Unrhyw gynlluniau'n ymwneud â safleoedd allweddol neu ddatblygiadau arfathedig

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

- a. Yr economi leol (gan gynnwys busnesau sydd wedi'u lleoli gerllaw gwelliannau'r A55)
- 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 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?

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 A55?

26. Fel rhan o'r gwerthusiad terfynol, rydym yn bwriadu siarad ag amrywiaeth o randdeiliaid lleol, gan gynnwys busnesau 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 fusnesau a sefydliadau sy'n ymwneud â busnesau

1. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch rôl chi/rôl eich busnes a'ch cefndir?
2. A allwch chi roi trosolwg i mi o'ch gwybodaeth am brosiect ffordd yr A55?
 - a. Pryd daethoch chi'n ymwybodol gyntaf o weithrediad yr A55 a sut?
3. A yw'r gwaith o gyflawni gweithrediad yr A55 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 A55 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 A55 yn effeithio arnoch chi/eich busnes/busnesau 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

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 ganlyniadau'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 A55?

[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 A55?
 - a. Pryd daethoch chi'n ymwybodol gyntaf o weithrediad yr A55 a sut?
3. A yw'r gwaith o gyflawni gweithrediad yr A55 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 A55 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 dibynnol (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 A55 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 ganlyniadau'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 A55?

[Diolch a chau]