

Cyngor Bwrdeistref

Sirol Pen-y-bont ar Ogwr



Medi 2015

Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015 - 2030



Cyngor Bwrdeistref Sirol



Rheolaeth Fersiynau a Chymeradwyaeth

Rhif Fersiwn	Crynodeb o'r Newidiadau	Cymeradwywyd ar gyfer cyhoeddiad gan	Dyddiad
0.1	Ymgynghoriad cyhoeddus drafft	Cabinet CBSPAO	11/11/14
1	Yn cynnwys diwygiadau ar ôl ymgynghoriad cyhoeddus ar ôl ei gyflwyno i LIC.	Cyfarwyddwr Corfforaethol – Cymunedau o dan Bwerau Dirprwyedig	26/01/15
2	Yn cynnwys mân-newidiadau golygyddol.	Llywodraeth Cymru	21/05/15

Rhagair

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) hwn, yn unol â chanllawiau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru, yn cynrychioli dychweliad i ddull mwy lleol o gynllunio trafndiaeth ym Mhen-y-bont ar Ogwr ac ymadawiad o'r pwyslais blaenorol ar faterion trafndiaeth rhanbarthol o dan Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Cynghair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (Sewta) gynt. O dan y CTLI hwn, bydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn gallu cynllunio a chydgyssylltu buddsoddiad mewn trafndiaeth leol i fodloni amcanion lleol sy'n cyflawni dyheadau lleol, gan barhau i gydnabod arwyddocâd swyddogaeth Pen-y-bont ar Ogwr fel cyswllt rhwng dau Ddinas-ranbarth de Cymru.

Mae gweledigaeth y CTLI hwn yn hyrwyddo system drafndiaeth sy'n effeithiol, yn hygyrch, yn integredig ac yn gynaliadwy, gyda'r nod o ddarparu twf economaidd, gan gynnig cyfle cyfartal i bawb a gwella iechyd, ffitrwydd a lles trigolion lleol.

Mae Pen-y-bont ar Ogwr mewn lleoliad daearyddol unigryw, rhwng y ddau ddinas-ranbarth yn ne Cymru. Mae ei agosrwydd at Brifddinas-ranbarth Caerdydd a'r cysylltiadau trafndiaeth hanesyddol sy'n cysylltu'r ddwy ardal yn cynyddu potensial y fwrdeistref sirol i fanteisio ar farchnad ranbarthol ehangach. Mae'n amlwg y bydd gwella cysylltiadau trafndiaeth a hygyrchedd rhwng y fwrdeistref sirol a'r ddau ddinas-ranbarth yn gwella gallu'r fwrdeistref sirol i gystadlu. Mae potensial arwyddocaol a sylweddol ar gyfer twf economaidd yn bodoli ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Ond bydd yn anodd gwireddu'r potensial hwn i drigolion y fwrdeistref sirol heb y buddsoddiad priodol mewn seilwaith trafndiaeth. Yn hyn o beth, mae'r CTLI wedi nodi cynlluniau a fydd yn arwain at y defnydd gorau posibl o'r rhwydwaith priffyrdd, yn gwella gallu'r fwrdeistref sirol i gystadlu o ran denu mewnfuddsoddiad a'i gwneud yn fwy deniadol i fusnesau lleol presennol aros yn y fwrdeistref sirol.

Rhoddwyd sylw eisoes i berthynas trafndiaeth â datblygiad defnydd tir yng Nghynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr. Yn ogystal â hyn, mae'r CTLI wedi creu a threfnu cysylltiadau rhwng trafndiaeth a'r economi, creu swyddi a chadw swyddi, yr amgylchedd, iechyd a gofal cymdeithasol, addysg ac anghenion plant, a gweithgarwch corfforol. Trwy roi sylw i'r cysylltiadau hyn, rydym o'r farn y gellir defnyddio trafndiaeth fel dull i hybu cydraddoldeb, gwella lles a darparu cymdeithas gynhwysol a thecach.

Rydym hefyd yn cydnabod y gost amgylcheddol a ddaw yn sgil adeiladu seilwaith trafndiaeth a defnyddio gwasanaethau trafndiaeth. Er mwyn lleihau effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd, mae'r CTLI yn cynnwys mesurau ac ymyriadau a fydd yn cynyddu cyfleoedd ar gyfer teithio llesol, yn annog y defnydd o drafndiaeth gyhoeddus ac yn hybu integreiddiad moddol.

Rydym wedi mabwysiadu dull cynhwysol wrth ddatblygu'r CTLI hwn trwy ymgynghori â rhanddeiliaid a cheisio sicrhau eu cydweithrediad a gweithio â nhw. Mae'r rhanddeiliaid hyn yn cynnwys Bwrdd Prifddinas-ranbarth Caerdydd, awdurdodau iechyd lleol, darparwyr trafndiaeth, cyflogwyr, mudiadau gwirfoddol ac awdurdodau lleol eraill. Rydym hefyd wedi cymryd anghenion plant a grwpiau anabl i ystyriaeth, ac wedi gwrandao ar safbwyntiau trigolion Pen-y-bont ar Ogwr.

O ganlyniad, rydym yn hyderus bod y CTLI hwn yn cynnwys y mesurau a'r mentrau gofynnol i fynd i'r afael â'r materion trafnidiaeth allweddol sy'n effeithio ar y fwrdeistref sirol, ac i alluogi'r Cyngor i gyflawni ei weledigaeth o ddarparu system drafnidiaeth effeithiol, hygrych, integredig a chynaliadwy ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr.



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'H' followed by a wavy line.

Y Cynghorydd Hywel Williams
AELOD CABINET - CYMUNEDAU



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Shephard'.

Mark Shephard
CYFARWYDDWR CORFFORAETHOL -
CYMUNEDAU

Cynnwys

Pennod	Cynnwys	Tudalen
	Crynodeb Gweithredol	i
1.	Cyflwyniad	1
1.1	Pwrpas a Chyfnod y Cynllun	1
1.2	Cysylltiadau â Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru	3
1.3	Adolygiad o Gynlluniau ac Astudiaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol	10
1.4	Adolygiad o Bolisiau a Chynlluniau Eraill	11
2.	Materion, Cyfleoedd ac Ymyrraeth	17
2.1	Gweledigaeth a Blaenoriaethau Allweddol y CTLI	17
2.2	Y Prif Ddylanwadau ar Seilwaith Trafnidiaeth a Dewis Moddol	18
3.	Cyfnod Tymor Byr y Cynllun	53
3.1	Rhaglen Tymor Byr	53
3.2	Ariannu'r CTLI	53
3.3	Ffynonellau Cynlluniau	54
4.	Dyheadau Tymor Canolig a Hirdymor	66
4.1	Y Tymor Canolig (2016-2020) a'r Hirdymor (2021-2030)	
5.	Gwiriadau Statudol	77
5.1	Gwiriadau Statudol	77
5.2	Arfarnu Cynladwyedd	77
5.3	Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb	78
5.4	Asesiad o'r Effaith ar Iechyd	78
5.5	Asesiad o'r Effaith ar Ardaloedd Gwledig	79
5.6	Asesu Cystadleuaeth	79
5.7	Hawliau Plant a Phobl Ifanc	79
5.8	Asesu'r Iaith Gymraeg	80
6.	Ymgynghoriad	81
6.1	Ymgysylltiad y Cyhoedd a Rhanddeiliaid	81
7.	Monitro a Gwerthuso	84
7.1	Monitro Ymyriadau	84
7.2	Monitro'r Cynllun	85
Atodiad A	Mapiau Ardal Cynlluniau'r CTLI	
	Map A1 – Gogledd-orllewin Pen-y-bont ar Ogwr	
	Map A2 – Gogledd-ddwyrain Pen-y-bont ar Ogwr	
	Map A3 – De-orllewin Pen-y-bont ar Ogwr	
	Map A4 – De-ddwyrain Pen-y-bont ar Ogwr	
Atodiad B	Blaenoriaethu'r Matrics	
	Rhaglen tymor byr	
	Rhaglen tymor canolig	
	Rhaglen hirdymor	
Atodiad C	Adroddiad Ymgynghori'r CTLI	

Rhestr Ffigurau a Thablau

Rhif Ffigur	Teitl	Tudalen
1.1	Cwmpas Ardal CTLI Pen-y-bont ar Ogwr	2
1.2	Ymyriadau Metro Blaenoriaeth	8
1.3	Cynllun Strategol y CDLI	11
2.1	Ystadegau Anafusion a Damweiniau Diogelwch ar y Ffyrdd (2000 - 2013)	21

Rhif Tabl	Teitl	
2.1	Hyd Ffordd yn ôl dosbarthiad ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr	29
2.2	Materion, Cyfleoedd ac Ymyriadau ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr	33
3.1	Cynlluniau y Cynllun Trafnidiaeth Lleol – Cyfnod Cynllun 2015-2020	55
4.1	Cynlluniau Tymor Canolig y Cynllun Trafnidiaeth Lleol (2021-2025)	63
4.2	Cynlluniau Hirdymor y Cynllun Trafnidiaeth Leol (2026-2030)	67
6.1	Gwahoddedigion i'r Gweithdy Ymgynghori	75
6.2	Rhaglen Digwyddiadau Ymgysylltu'r Gymuned yn Ymgynghoriad y CTLI	76
6.3	Fformat yr ymgynghoriad i'r ymatebion	77
7.1	Ffynonellau Monitro Data	78
7.2	Cynllun Monitro a Gwerthuso'r CTLI	79

Crynodeb Gweithredol

1. Cyflwyniad

Mae Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol erbyn hyn i awdurdodau lleol yng Nghymru baratoi a mabwysiadu Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) fel y fframwaith ar gyfer nodi cynlluniau trafndiaeth lleol ar gyfer gwelliannau. Mae CTLlau yn disodli Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol felly, a baratowyd yn achos Pen-y-bont ar Ogwr gan gonsortiw trafndiaeth Sewta ar gyfer de-ddwyrain Cymru, sydd wedi ei ddiddymu erbyn hyn.

Yn unol â chanllawiau gan Lywodraeth Cymru, mae gan awdurdodau lleol y dewis o ddatblygu a mabwysiadu CTLlau gydag awdurdodau lleol cyfagos neu CTLI annibynnol ar gyfer eu hardaloedd daearyddol eu hunain.

Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr wedi dewis y dull olaf o ystyried ansicrwydd dyfodol ffiniau a strwythurau awdurdodau lleol yn y dyfodol yn ystod trafodaethau ynghylch ad-drefnu llywodraeth leol.

Bydd y CTLI hwn yn para pymtheg mlynedd o 2015 i 2030. Mae wedi ei raglennu mewn tri cham: y byrdymor (2015 – 2020); y tymor canol (2021 – 2025); a'r hirdymor (2026 – 2030). Rhoddwyd cydnabyddiaeth briodol wrth ddatblygu'r CTLI hwn i'r cynlluniau a'r amserlenni a nodwyd yn CTLlau awdurdodau lleol cyfagos.

Cysylltiadau â Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru

Mae'r CTLI wedi manteisio ar ddylanwadau mawr yn deillio o flaenoriaethau allweddol a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru. Yn benodol, mae *Rhaglen Lywodraethu* Llywodraeth Cymru wedi darparu model ar gyfer cydweithio rhwng llywodraeth, y gymuned fusnes a phartneriaid cymdeithasol i gyflawni canlyniadau allweddol ar gyfer Cymru lwyddiannus.

Y blaenoriaethau a nodwyd yn y *Rhaglen Lywodraethu* yw'r sail ar gyfer datblygu a bodloni targedau a nodir yn y Cynllun hwn. Dyma nhw:

- Twf a swyddi cynaliadwy;
- Iechyd a lles;
- Cyrhaeddiad addysgol; a
- Chefnogi plant, teuluoedd a chymunedau difreintiedig.

Rhestrir cynlluniau a strategaethau eraill Llywodraeth Cymru sydd wedi llywio a dylanwadu ar y CTLI hwn isod:

- Cynllun Gofodol Cymru;
- Strategaeth Drafndiaeth Cymru;
- Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 – Drafft;
- Deddf Teithio Llesol 2013;
- Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd;
- Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer Cymru;
- Teithio gan Ddysgwyr – Darpariaeth Statudol a Chanllawiau Gweithredol (Mehafin 2014).

Mae cynlluniau, strategaethau ac astudiaethau rhanbarthol wedi cynnig dylanwad ychwanegol hefyd. O ran dylanwadau lleol, cynhaliwyd adolygiad cynhwysfawr o gynlluniau a strategaethau yn ymwneud â'r rhaglen moderneiddio ysgolion, datblygu gwledig, adfywio,

gwella'r rhwydwaith hawliau tramwy lleol, perygl llifogydd, rheoli ansawdd aer lleol, cynllun rheoli asedau'r fwrdeistref sirol a Chynllun Partneriaeth Integredig Sengl (CPIS) y Cyngor.

Problemau, Cyfleoedd ac Ymyrraeth

Mae'r Cyngor wedi datblygu ei ganlyniadau CTLI allweddol i gefnogi'r pedair prif flaenoriaeth a nodwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer buddsoddiad mewn trafndiaeth. Dangosir gweledigaeth y Cyngor ar gyfer y CTLI isod, ynghyd â'r pedair prif flaenoriaeth a'r canlyniadau CTLI sy'n eu hategu.

Gweledigaeth

System drafndiaeth effeithiol, hygyrch, integredig a chynaliadwy sy'n gallu diwallu anghenion byrdymor, tymor canol a hirdymor poblogaeth sy'n newid, yr economi a chymdeithas.

Blaenoriaethau Allweddol

BA1 – Cefnogi twf economaidd a diogelu swyddi â phwyslais penodol ar Ddinas-ranbarthau, Ardaloedd Menter ac ardaloedd twf lleol trwy:

- Wella mynediad at swyddi a gwasanaethau trwy deithio cynaliadwy a llesol;
- Lleihau tagfeydd, gwella dibynadwyedd amseroedd teithio, mwy o wydnwch yn y rhwydwaith;
- Gwireddu'n llawn y potensial o ddefnyddio bysiau a/neu'r rheilffordd i gael mynediad at gyflogaeth allweddol a mannau eraill;
- Gwella mynediad o ran cludo nwyddau.

BA2 - Lleihau anweithgarwch economaidd trwy gynnig mynediad diogel a fforddiadwy at safleoedd cyflogaeth trwy:

- Deithiau di-dor a system docynnau integredig;
- Mynediad fforddiadwy at swyddi, gwasanaethau ac addysg.

BA3 – Sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl y gall gwasanaethau trafndiaeth effeithiol a fforddiadwy ei wneud at leihau tiodi trafndiaeth a thargedu buddsoddiad i gefnogi gwelliannau i hygyrchedd i'r cymunedau mwyaf difreintiedig trwy:

- Gefnogi ardaloedd gwledig trwy wella mynediad at wasanaethau allweddol;
- Hyrwyddo gwasanaethau bysiau sy'n galluogi cymunedau i gael mynediad at gyflogaeth/gwasanaethau

BA4 - Annog teithio mwy diogel, iachach a chynaliadwy i sicrhau:

- Cynnydd i'r nifer sy'n teithio'n llesol a chynaliadwy;
- Llai o ddamweiniau anafiadau personol;
- Lleihau effaith negyddol allyriadau trafndiaeth ar iechyd a'r amgylchedd;
- Nifer gynyddol o deithiau i fannau twristiaeth yn cael eu gwneud trwy ddulliau teithio cynaliadwy a llesol.

2. Prif Ddylanwadau

Mae cynlluniau, canlyniadau, blaenoriaethu ac amseru'r buddsoddiad a nodir yn y CTLI yn seiliedig ar y proffiliau economaidd, amgylcheddol, seilwaith a chymdeithasol, iechyd a lles sy'n dylanwadu ar benderfyniadau teithio a lleoli yn y fwrdeistref sirol. Dyma'r prif ddylanwadau:

2.1 Demograffeg

Mae hyn yn ystyried poblogaeth gyffredinol y fwrdeistref sirol, twf yn y dyfodol a sut y bydd anghenion rhannau penodol o'r boblogaeth fel trigolion 60 mlwydd oed neu hŷn, er enghraifft, yn effeithio ar ddarpariaeth, cyllid a defnydd o trafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r effaith y bydd argaeledd a fforddiadwyedd trafnidiaeth yn ei chael ar allu pobl ifanc i gael mynediad at swyddi wedi cael ei chydabod hefyd.

2.2 Iechyd

Mae'r CTLI yn cydnabod y swyddogaeth hollbwysig y mae argaeledd a fforddiadwyedd trafnidiaeth yn ei chyflawni o ran iechyd y boblogaeth. O'r herwydd, nod y CTLI yw hyrwyddo trafnidiaeth fel dull lles er mwyn helpu i wella iechyd, ffitrwydd a lles poblogaeth Pen-y-bont ar Ogwr. Yn unol â nodau polisi gofal cymdeithasol, mae blaenoriaethau a chanlyniadau'r CTLI wedi cael eu halinio â newidiadau cyfredol i'r ddarpariaeth o ofal cymdeithasol ac iechyd yng Nghymru.

2.3 Diogelwch ar y Ffyrdd

Diogelwch ar y ffyrdd neu'r dybiaeth ohono yw un o'r ffactorau allweddol sy'n gyrru dewis moddol, yn enwedig cerdded a beicio, ac o ran y daith i'r ysgol yn arbennig ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Er mwyn sicrhau cysondeb, mae'r Cyngor wedi mabwysiadu targedau lleihau damweiniau cenedlaethol Llywodraeth Cymru fel ei dargedau lleol. Felly, yn unol ag arfer da ar draws Cymru, bydd y cyngor yn manteisio ar ffynonellau data damweiniau cenedlaethol i ddadansoddi tueddiadau, yn enwedig o ran gwrthdrawiadau, anafusion a mannau lle ceir llawer o ddamweiniau ar y rhwydwaith priffyrdd. Er mwyn lleihau nifer y damweiniau a'r anafusion, bydd y Cyngor yn parhau i gyflwyno mesurau, er enghraifft ym meysydd peirianeg ac addysg ac mewn ymgyrchoedd cyhoeddusrwydd.

2.4 Gweithgarwch Economaidd

Nod y CTLI yw hybu datblygiad economaidd a chreu swyddi yn unol ag amcanion datblygu cynaliadwy fel y gall seilwaith trafnidiaeth a'r amgylchedd gael eu cynnal. Yn hyn o beth, mae'r CTLI yn cynnwys ymyriadau trafnidiaeth sy'n cyfrannu at y pedair prif flaenoriaeth a bennwyd gan Lywodraeth Cymru.

2.5 Hygyrchedd

Mabwysiadwyd y dull coridorau trafnidiaeth o gynllunio a buddsoddi mewn trafnidiaeth, a nodwyd gyntaf yng Nghynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr, yn y CTLI. Bydd buddsoddiad mewn seilwaith trafnidiaeth yn mabwysiadu dull amlfodd, gan roi mwy o flaenoriaeth i ymyriadau teithio cynaliadwy a llesol i gynnig dewis effeithiol yn hytrach na'r car i drigolion, yn enwedig yng ngoleuni cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Er bod materion yn ymwneud â'r rheilffyrdd wedi'u cadw ar gyfer Llywodraeth Cymru, mae'r Cyngor yn cydnabod rhinwedd nodi'r rheilffyrdd fel rhan hollbwysig o'r gymysgedd foddol, yn

enwedig ar gyfer y daith i'r gwaith. Yn hyn o beth, mae Cynllun Gwella Amledd Maesteg a Gorsaf Reilffordd arfaethedig Bracla wedi cael eu crybwyll.

Cydnabuwyd y cyfraniad posibl y gallai rheilffyrdd nad ydynt yn cael eu defnyddio mwyach ei wneud at benderfyniadau buddsoddi mewn trafndiaeth yn y dyfodol hefyd. Ym Mhen-y-bont ar Ogwr, mae rheilffordd Cwm Garw yn cyd-fynd â model o'r fath a allai gynnig cyfleoedd yn y dyfodol ar gyfer datblygu mentrau trafndiaeth o'i hamgylch.

2.7 Rhwydwaith Priffyrdd Strategol

Priffyrdd sydd bennaf yn rhwydwaith trafndiaeth Pen-y-bont ar Ogwr ac maent yn gyfanswm o 793 cilomedr o hyd ac yn cludo tua 1.3 biliwn cilomedr cerbydau o draffig. Mae 18 cilomedr traffordd yr M4 a'i thair cyffordd yn y fwrdeistref sirol yn darparu porth allweddol i'r fwrdeistref sirol. Mae cynnal a chadw'r rhwydwaith hwn o ffyrdd yn ffactor bwysig o ran rheoli newid moddol. Yn ogystal â chynnal a chadw, bydd y Cyngor yn mabwysiadu mesurau rheoli galw i leihau tagfeydd a chynnal llif rhydd o draffig.

2.8 Yr Amgylchedd

Mae'r Cyngor yn cydnabod yr her amgylcheddol sy'n deillio o allyriadau carbon sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Er nad yw tueddiadau o ran allyriadau carbon deuocsid yn cael eu mesur yn rhan o raglen Rheoli Ansawdd Aer Lleol y Cyngor, mae'r Cyngor yn wyladwrs o effaith negyddol ehangach allyriadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar iechyd a'r amgylchedd naturiol. Rhoddir cydnabyddiaeth briodol hefyd i'r effaith y gallai tymereddau eithafol a llifogydd amlach ei chael ar y seilwaith trafndiaeth ac felly'r angen i ystyried eu goblygiadau i'r gwaith o ddylunio, adeiladu a rheoli seilwaith trafndiaeth. Byddai angen partneriaeth effeithiol rhwng yr holl randdeiliaid er mwyn cytgordio anghenion amrywiol yr economi ag amcanion trafndiaeth.

3. Cyfnod Cynllunio Byrdymor

Mae'r rhaglen fyrdymor ar gyfer 2015 i 2020 yn cynnwys cynlluniau a gasglwyd o'r cynlluniau a'r strategaethau canlynol:

- Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr;
- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Sewta;
- Strategaeth Fysiau Leol Pen-y-bont ar Ogwr;
- Strategaeth Cerdded a Beicio Pen-y-bont ar Ogwr;
- Cynllun Gwella Hawliau Tramwy;
- Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol Pen-y-bont ar Ogwr a Phencoed;
- Cofrestr Pen-y-bont ar Ogwr o Gynlluniau Lleol.

Bydd cyflwyno'r cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y CTLI yn amodol ar y cyllid sydd ar gael. Bydd cynlluniau sy'n ofynnol er mwyn hwyluso datblygiad o ddefnydd tir yn cael eu hariannu'n gyfan gwbl neu'n rhannol gan gyfraniadau datblygwyr. Byddai grantiau Llywodraeth Cymru fel, er enghraifft, y rhai'n ymwneud â theithio llesol a llwybrau diogel mewn cymunedau, hefyd yn cynnig ffynhonnell bosibl o gyllid i ddarparu cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y CTLI. Bydd y Cyngor yn cydweithredu â phartneriaid eraill fel cymdeithasau tai a darparwyr iechyd i nodi ffynonellau cyllid posibl ar gyfer cynlluniau a mentrau trafndiaeth sydd o fantais a diddordeb i'r ddwy ochr.

4. Dyheadau Tymor Canol a Hirdymor

Casglwyd cynlluniau uchelgeisiol tymor canol a hirdymor o'r un ffynonellau â chynlluniau yn y rhaglen fyrdymor hefyd. Ni ellir cyflwyno cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y tymor canol (2021 - 2025) a'r hirdymor (2026 - 2030) yn ystod cam cyntaf y CTLI gan fod angen gwneud gwaith paratoi ychwanegol arnynt, a bodloni rhwymedigaethau statudol a rheoleiddio sydd heb eu datrys mewn rhai achosion. Mewn achosion eraill hefyd, gallai materion perchnogaeth tir greu cyfyngiad y gellir ei ddatrys yn y tymor canol neu'r hirdymor yn unig.

5. Archwiliadau Statudol

Mae'n rhaid cynnal amrywiaeth o archwiliadau statudol ar y CTLI, ac efallai fod rhai ohonynt wedi cael eu cyflawni ac y bydd eraill yn cael eu cyflawni maes o law. Ceir rhestr isod o archwiliadau statudol i'w cyflawni'n unol â'r rhai a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft (2015):

- Gwerthusiad o Gynaliadwyedd;
- Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb;
- Asesiad o'r Effaith ar Iechyd;
- Asesiad o'r Effaith ar Gefn Gwlad;
- Asesiad o'r Effaith ar Gystadleuaeth;
- Hawliau Plant a Phobl Ifanc;
- Asesiad y Gymraeg.

6. Ymgynghori

Mae'r CTLI wedi bod yn destun proses ymgynghori dau gam: ymgynghoriad cyn-drafft ar ddechrau'r broses gynllunio oedd y cam cyntaf, a oedd yn cynnwys gweithdy o randdeiliaid perthnasol. Dechreuodd yr ail gam ymgynghori gyda chymeradwyaeth y Cabinet o'r drafft ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus a oedd yn cynnwys deg sesiwn ymgysylltu cymunedol mewn gwahanol leoliadau yn y fwrdeistref sirol. Roedd ymgynghoreion allanol yn cynnwys yr awdurdod iechyd lleol, awdurdodau lleol cyfagos a Bwrdd y Brifddinas-ranbarth.

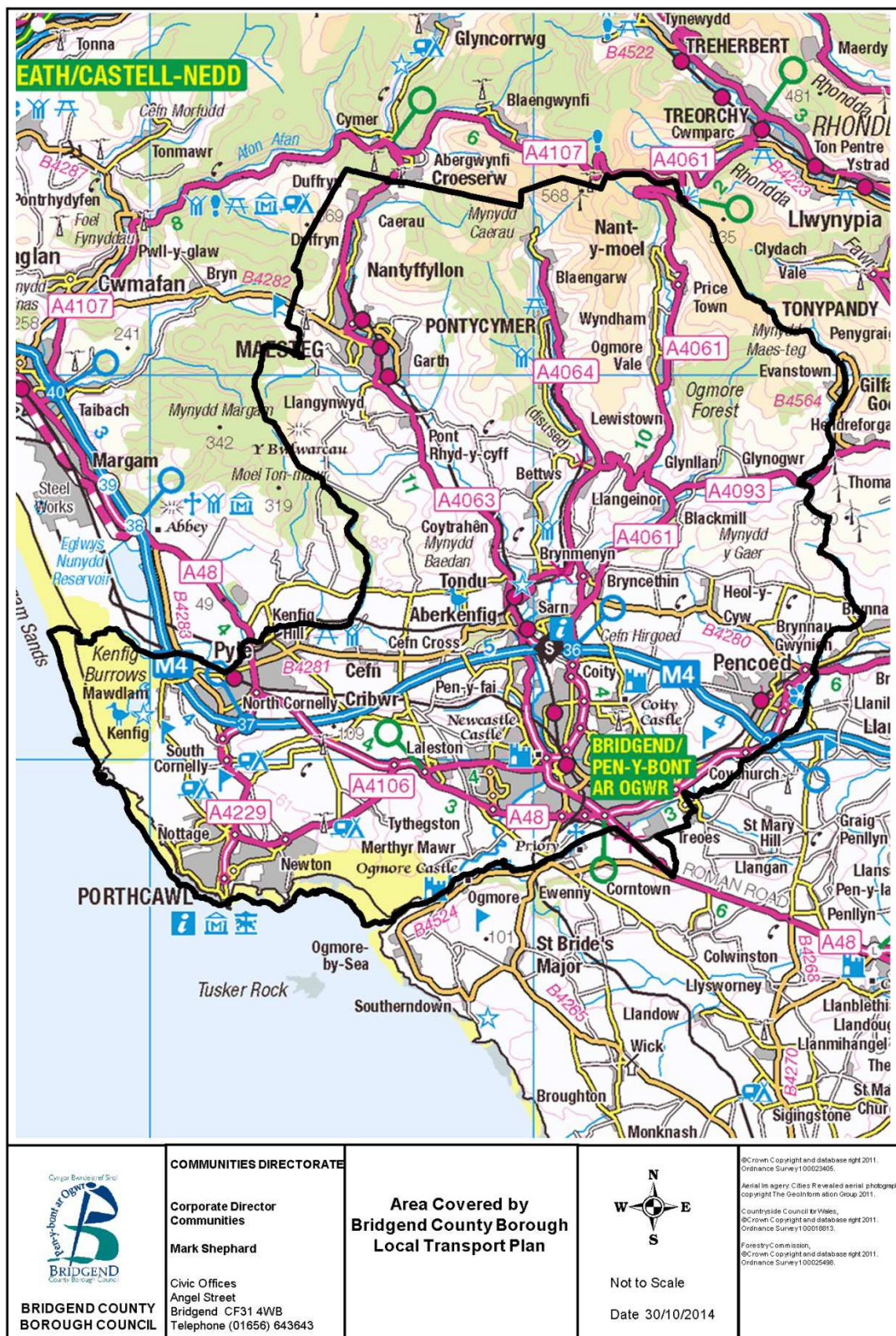
7. Monitro a Gwerthuso

Caiff cynlluniau, cynigion a chanlyniadau sydd wedi'u cynnwys yn y CTLI eu monitro yn unol â'r canllawiau a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru, gan gynnwys y ddarpariaeth o adroddiad blynyddol ar gynnydd. Bydd y Cyngor hefyd yn paratoi Cynllun Monitro a Gwerthuso manwl ar gyfer pob cynllun cyn dechrau'r gwaith.

Pennod 1 - Cyflwyniad

1.1 Cwmpas a Chyfnod y Cynllun

- 1.1.1 Mae Bwrdeistref Pen-y-bont ar Ogwr yn rhan o Brifddinas-ranbarth Caerdydd Cymru, sydd â chyfanswm poblogaeth o 1.4 miliwn o bobl. Mae gan Fwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr ei hun boblogaeth o 139,200 o bobl sy'n byw mewn ardal sy'n gorchuddio 28.5 cilomedr², fel y dangosir yn Ffigur 1.1 drosodd. Rhwng 2001 a'r cyfrifiad diwethaf yn 2011, tyfodd poblogaeth y fwrdeistref sirol 8.2% o 128,700 yn 2001.
- 1.1.2 Mae amcanestyniadau poblogaeth sydd wedi'u cynnwys yng Nghynllun Datblygu Lleol y Cyngor (2006 – 2021) yn dynodi y bydd poblogaeth y Fwrdeistref Sirol yn tyfu 1% rhwng 2011 a 2016, a 2.9% arall erbyn 2021. Yn ôl yr amcangyfrifon canol blwyddyn presennol, amcangyfrifir mai 140,500 yw poblogaeth y Fwrdeistref Sirol ar hyn o bryd.
- 1.1.3 Ceir tair prif dref ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr a Phen-y-bont ar Ogwr yw'r mwyaf o'r rhain gyda phoblogaeth o 42,739 (Y Swyddfa Ystadegau Gwladol 2011). Mae'n un o'r pedwar ar ddeg o aneddiadau allweddol ym Mhrifddinas-ranbarth Caerdydd ac mae ei lleoliad daearyddol rhwng dau ddinas-ranbarth Caerdydd a Bae Abertawe yn cynnig cyfleoedd economaidd a thrafnidiaeth i'r fwrdeistref sirol. Porthcawl a Maesteg yw'r ddwy dref fawr arall yn y fwrdeistref sirol ac mae eu poblogaeth gyfunol wedi gostwng 6.7% o 28,501 yn 2001 i 26,590 yn 2011.
- 1.1.4 Dyma'r ail Gynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr a bydd yn cynnwys ardal ddaearyddol Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr ac yn mynd i'r afael â materion yn ymwneud â thrafnidiaeth leol a sut y bydd yn hwyluso twf economaidd. Mabwysiadwyd y CTLI cyntaf ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn 2001 a daeth i ben yn 2005. Ar ôl y cyfnod hwnnw, llywodraethwyd cynllunio ar gyfer trafndiaeth leol ym Mhen-y-bont ar Ogwr gan y fframwaith Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru, ymhlith dogfennau eraill.
- 1.1.5 Mae'n ofynnol erbyn hyn i awdurdodau lleol yng Nghymru newid i CTLLau fel y fframwaith ar gyfer nodi a chyflawni gwelliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth lleol. Er mwyn rhoi cyd-destun strategol i ddatblygiad y CTLLau, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol ar ffurf drafft i ddisodli'r fersiwn a gyhoeddwyd yn 2010, ac a gafodd ei hail-flaenoriaethu yn 2011.
- 1.1.6 Mae'r CTLI hwn yn disodli'r CTRh ar gyfer de-ddwyrain Cymru a baratowyd gan Sewta (y consortia trafndiaeth rhanbarthol blaenorol ar gyfer de-ddwyrain Cymru yr oedd Pen-y-bont ar Ogwr yn aelod ohonynt) sydd wedi'i ddiddymu erbyn hyn, ac a oedd yn cwmpasu ardal Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.



Ffigur 1.1 – Cwmpas Ardal CTLI Pen-y-bont ar Ogwr

- 1.1.7 Yn unol â chynghor yn llywio datblygiad Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, gall awdurdodau lleol ddewis datblygu CTLI ar eu pen eu hunain neu ymuno ag awdurdodau lleol eraill i ddatblygu a mabwysiadu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol ar y cyd. Mae'r dewis i ddatblygu CTLIau ar y cyd yn cyd-fynd â'r ddarpariaeth yn Neddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.
- 1.1.8 Er bod rhinwedd i ddatblygu CTLI ar y cyd ag awdurdodau cyfagos fel Bro Morgannwg, Rhondda Cynon Taf neu Gastell-nedd Port Talbot, mae Pen-y-bont ar Ogwr wedi dewis datblygu CTLI un ardal. Y prif reswm am hyn, sydd hefyd yn fantais, yw lleoliad daearyddol y Fwrdeistref Sirol rhwng ardaloedd Prifddinas-ranbarth Caerdydd (Sewta gynt) a Dinas-ranbarth Bae Abertawe (Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru gynt).
- 1.1.9 Bu'n rhaid gwneud y penderfyniad hwn oherwydd yr ansicrwydd sy'n cael ei greu gan newidiadau arfaethedig i lywodraeth leol. Er bod Comisiwn Williams ar Lywodraethu a Darparu Gwasanaethau Cyhoeddus yn argymhell uno Cynghorau Pen-y-bont ar Ogwr a Chastell-nedd Port Talbot, mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr ei hun wedi cynnig uno gwirfoddol â Chynghor Bro Morgannwg, cynnig sydd wedi cael ei wrthod gan Lywodraeth Cymru. Mae'r bwch a grëwyd gan yr ansicrwydd hwn yn cynnig digonedd o gyfiawnhad dros CTLI annibynnol ar gyfer ardal Pen-y-bont ar Ogwr. Fodd bynnag, nid yw'r dull hwn yn atal cydweithrediad a chydgyssylltu cynlluniau gydag awdurdodau lleol cyfagos, yn enwedig y rhai yn y Brifddinas-ranbarth.
- 1.1.10 Bydd y CTLI presennol hwn yn cwmpasu'r cyfnod o bymtheg mlynedd rhwng 2015 a 2030 ac mae wedi'i raglennu mewn tri cham: bydd y byrdymor yn cynnwys 2015 – 2020; y tymor canol, 2021 – 2025; a'r hirdymor, 2026 – 2030. Mae'r cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y CTLI hwn yn cynrychioli'r rhai a nodwyd gan y Cyngor ar hyn o bryd. Fodd bynnag, bydd unrhyw gynlluniau ychwanegol a fydd yn cefnogi gweledigaeth y CTLI yn cael eu hystyried ar gyfer fersiynau o'r ddogfen hon yn y dyfodol.
- 1.1.11 Oherwydd cysylltedd a thebygrwydd materion y mae'n rhaid eu cynllunio gyda'i gilydd, bydd y CTLI ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr yn creu cysylltiadau â chynigion ac amserlenni cynlluniau a nodwyd ar gyfer awdurdodau lleol cyfagos Castell-nedd Port Talbot, Rhondda Cynon Taf a Bro Morgannwg pan fo'n bosibl. Mae'r ddau awdurdod lleol olaf, ar ôl bod yn aelod o gonsortiwm trafndiaeth rhanbarth Sewta, sydd wedi'i ddiddymu bellach, hefyd yn rhan o Brifddinas-ranbarth Caerdydd sydd â dylanwad economaidd a thrafnidiaeth sylweddol ar gyfer ac ar Ben-y-bont ar Ogwr.

1.2 Cysylltiadau â Blaenoriaethau Llywodraeth Cymru

Y Rhaglen Lywodraethu¹

- 1.2.1 Yn 2011, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei *Rhaglen Lywodraethu* lle mae'n nodi deuddeng cam allweddol sy'n cyflwyno cynllun eglur o sut y bydd Llywodraeth Cymru yn cyflawni ar gyfer pobl Cymru.
- 1.2.2 Mae'r Rhaglen Lywodraethu'n ei gwneud yn eglur y bydd ei llwyddiant yn dibynnu ar holl sectorau economi a chymdeithas Cymru yn gweithio gyda'i gilydd. Mae hyn yn gofyn am ymdrech ar y cyd a chydweithrediad rhwng Llywodraeth Cymru, y gymuned

¹ Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru - <http://wales.gov.uk/about/programmeforgov/?lang=cy>

fusnes a phartneriaid cymdeithasol i ddarparu'r canlyniadau a fwriedir ar gyfer pobl Cymru.

- 1.2.3 Mae'r camau a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu yn sail i'r pedair prif flaenoriaeth y mae Llywodraeth Cymru wedi'u diffinio yn ei chanllawiau ar gyfer datblygu a bodloni targedau i'w pennu mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol. Camau pwysig sy'n arwain at oblygiadau uniongyrchol i'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol yw'r rhai sy'n hybu twf a swyddi cynaliadwy, yn helpu i ymdrin â'r mater cysylltiedig o drechu tlodi, a sut y byddai defnydd o seilwaith a gwasanaethau trafniadaeth yn effeithio llai ar yr amgylchedd. Rhoddir ystyriaeth berthnasol hefyd i oblygiadau iechyd defnyddio trafniadaeth. Er bod y goblygiadau o ran iechyd yr amgylchedd wedi cael eu cydnabod erioed, bydd annog a hyrwyddo cerdded a beicio ar gyfer teithiau i'r ysgol ac i'r gwaith yn gwella iechyd a ffitrwydd a lles cyffredinol y boblogaeth.
- 1.2.4 Yn hyn o beth, rhoddir cydnabyddiaeth briodol i ddatblygiad a darpariaeth cynlluniau teithio wedi'u personoli a chanolfannau teithio cynaliadwy. Ystyrir bod swyddogaeth trafniadaeth yn yr agenda twf yn rhan o'r cymorth y byddai ei angen ar gwmnïau, yn enwedig lle mae angen gwelliannau i fynediad at leoliadau cyflogaeth fel ystadau diwydiannol a pharciau busnes, er enghraifft.
- 1.2.5 Dylid ystyried hybu twf economaidd fel prif flaenoriaeth y byddai ei chyflawni yn hollbwysig os yw'r holl dargedau eraill am gael eu bodloni. Yn benodol, mae'r Rhaglen Lywodraethu'n cydnabod y byddai cyrraedd y nod hwn yn golygu integreiddio, er enghraifft, twf economaidd, sgiliau a chyflogaeth, a pholisiau cynllunio. Dylai integreiddio ymestyn hefyd i adeiladu a chynnal partneriaethau rhwng yr holl gyrrff darparu, gan gynnwys y gymuned fusnes a phartneriaid cymdeithasol, a chynyddu cyfleoedd busnes a chyflogaeth.
- 1.2.6 Mae'r Rhaglen Lywodraethu'n cynnig fframwaith ar gyfer monitro cynnydd ar faterion fel yr economi a seilwaith. O ran seilwaith er enghraifft, mae'n ofynnol bod dangosyddion allweddol fel hyd ffyrdd sy'n cael eu hadeiladu a/neu eu cynnal a'u cadw, gostwng nifer y damweiniau a phrydlondeb trafniadaeth gyhoeddus yn cael eu monitro.
- 1.2.7 Yn ei hadroddiad cyntaf ar olrhain cynnydd yn 2014, adroddodd Llywodraeth Cymru ar y pedair blaenoriaeth allweddol. Dyma nhw:
- Twf a Swyddi Cynaliadwy;
 - Iechyd a Lles;
 - Cyrhaeddiad Addysgol;
 - Cefnogi Plant, Teuluoedd a Chymunedau Difreintiedig.
- 1.2.8 Mae canllawiau'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (Ffigur 1.1, t.4) yn nodi'r swyddogaeth ganolog y gall trafniadaeth ei chyflawni i helpu i sicrhau'r canlyniadau hyn trwy wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau, gan ddarparu gwell mynediad at gyfleoedd cyflogaeth ac annog cysylltiadau rhwng ac o fewn cymunedau.

Cynllun Gofodol Cymru (CGC)²

- 1.2.9 Mae gweledigaeth CGC ar gyfer de-ddwyrain Cymru, "y Rhwydwaith Prifddinas", yn rhagweld y bydd datblygiad newydd yn canolbwyntio ar 14 anheddiad allweddol, gan

² People, places, futures – The Wales Spatial Plan Update, LIC (2008).
<http://wales.gov.uk/topics/planning/development-plans/wales-spatial-plan/?lang=cy>

gynnwys Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd, y Barri, Llantrisant a Phontypridd. Byddant yn darparu'r fframwaith canolog y bydd angen datblygu cysylltiadau trafnidiaeth capasiti uchel yn unol ag ef.

- 1.2.10 O fewn yr aneddiadau hyn, dylid darparu amrywiaeth ehangach o gyfleusterau, sy'n ychwanegu at gyfleoedd cyflogaeth, yn lleol er mwyn lleihau'r angen cyffredinol i deithio. Gwella'r cysylltiadau ffisegol rhwng ac o fewn aneddiadau yw'r allwedd i ddatblygu'r dinas-ranbarth llwyddiannus y mae CGC yn dymuno ei gael.

Dyma flaenoriaethau CGC ar gyfer y Ddinas-ranbarth:

- Bydd yr ardal yn gweithredu fel dinas-ranbarth wedi'i rwydweithio, ar raddfa i wireddu ei botensial rhyngwladol, ei swyddogaeth genedlaethol ac i leihau anghydraddoldebau;
- Mae angen system drafnidiaeth gwbl integredig o ansawdd uchel er mwyn i hyn ddigwydd. Dros y gorwel o 20 mlynedd CGC, dylai holl aneddiadau allweddol yr ardal fod wedi'u cysylltu â Chaerdydd neu Gasnewydd gyda thrafnidiaeth gyhoeddus capasiti uchel priodol;
- Mae llwyddiant yr ardal yn dibynnu ar Gaerdydd yn datblygu ei swyddogaethau fel prifddinas, ynghyd â swyddogaethau cryf a gwahanol trefi a dinasoedd eraill.

- 1.2.11 Mae aneddiadau Maesteg, y Pîl a Phorthcawl hefyd wedi cael eu rhestru ymhlith y deg anheddiad allweddol y nodwyd bod ganddynt swyddogaeth hollbwysig i'w chyflawni yn llwyddiant Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Hefyd, mae gan Ben-y-bont ar Ogwr swyddogaeth benodol i'w chyflawni o ran cysylltu dinas-ranbarth Bae Abertawe gyda dyfodol dinas-ranbarth De-ddwyrain Cymru.

- 1.2.12 Dyma'r blaenoriaethau allweddol ar gyfer dinas-ranbarth Bae Abertawe:

- Gwella hygyrchedd. Mae hyn yn cynnwys cysylltiadau telathrebu gwell yn ogystal â datblygu cysylltiadau trafnidiaeth rhwng yr aneddiadau allweddol;
- Datblygu economi wybodaeth sydd ar flaen y gad;
- Lleihau anweithgarwch economaidd a datblygu strategaeth sgiliau integredig;
- Rhoi Cynllun Meistr y Glannau ar waith i sicrhau cymaint o gyfleoedd â phosibl ar hyd yr arfordir syfrdanol;
- Datblygu diwydiant twristiaeth seiliedig ar hamdden a gweithgareddau cryf;
- Sicrhau bod diogelu a gwella'r amgylchedd yn cael eu hintegreiddio'n llawn.

Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (SDC)³

- 1.2.13 Yn ogystal â'r canlyniadau a'r blaenoriaethau cyffredin a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu, mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cynnwys blaenoriaethau a fydd yn cynnig cyfeiriad strategol ychwanegol ar gyfer gwaith tuag at ganlyniadau hirdymor Llywodraeth Cymru o ran trafnidiaeth. Cefnogir pob un o'r blaenoriaethau a amlinellir isod gan gyfres o gamau allweddol:

- lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau eraill ar yr amgylchedd;
- integreiddio trafnidiaeth leol;
- gwella mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol;
- gwella cysylltedd rhyngwladol; a
- chynyddu diogelwch a sicrwydd.

³ Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, LIC (2009).
<http://wales.gov.uk/docs/det/publications/140909-transport-strategy-cy.pdf>

Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 – Drafft⁴

1.2.14 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei drafft wedi'i ddiweddarau o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (CTC) ar 10 Rhagfyr 2014. Datblygwyd y CTC yn unol â'r polisiau ac amcanion ar gyfer trafndiaeth fel y nodwyd yn Strategaeth Drafndiaeth Cymru (SDC). Bydd y cynllun yn dangos sut y bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i roi SDC ar waith a chefnogi darpariaeth canlyniadau'r Rhaglen Lywodraethu.

1.2.15 Nod y CTC yw darparu dull ffres o gynllunio trafndiaeth a fydd yn cynnig mwy o hyblygrwydd ac yn sicrhau y cyfeirir cyllid Llywodraeth Cymru i sicrhau'r gwerth mwyaf posibl am arian a'r effaith fwyaf posibl. Mae'r cynllun yn nodi gwelliannau cenedlaethol a rhanbarthol ar yr un pryd ag y mae awdurdodau lleol yn datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth lleol i nodi blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth ar lefel leol.

1.2.16 Diben y cynllun yw:

- Pennu'r cyd-destun a'r dystiolaeth i hysbysu penderfyniadau am yr holl fuddsoddiad mewn trafndiaeth (cyfalaf a refeniw); sail dystiolaeth a fydd yn cael ei diweddarau'n rheolaidd a, phan yn briodol, yn galluogi cynlluniau i gael eu diweddarau;
- Defnyddio'r sail dystiolaeth, nodi'r math o ymyriadau trafndiaeth sydd eu hangen, a allai amrywio yn ôl lleoliad;
- Nodi ymyriadau i fwrw ymlaen â nhw a chadarnhau blaenoriaethau ar gyfer buddsoddiad yn y dyfodol gan eraill, o gofio nad yw'r holl wasanaethau neu seilwaith trafndiaeth wedi'u datganoli;
- Adlewyrchu cynllun cyflawni byrdymor (y 5 mlynedd nesaf), yn ogystal â blaenoriaethau ar gyfer y tymor canol (hyd at y 10 mlynedd nesaf) ac yn fwy hirdymor (yr 20 i 30 nesaf),

1.2.17 Cyfeirir yn benodol at y cynlluniau canlynol ym Mhen-y-bont ar Ogwr:

- Cyf. RI4 – Gwella amledd Cangen Maesteg (a restrir hefyd fel ymyrraeth benodol fyrdymor o dan raglen Cam 1 Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd – Cyf. CCR M3);
- Cyf. RI10 - Datblygu meini prawf asesu a, chan ddefnyddio'r meini prawf hynny, rhestr wedi'i blaenoriaethu o gynigion ar gyfer gorsafoedd newydd i'w hystyried ymhellach (o ran sicrhau cyllid gan y diwydiant rheilffyrdd). Mae gorsaf Bracla ymhlith y gorsafoedd a ddewiswyd yn rhan o'r broses hon.

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2014⁵

⁴ Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 – Drafft, LIC (2015).

<http://wales.gov.uk/consultations/transport/draft-national-transport-plan/?lang=cy>

⁵ Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, LIC (2013).

<http://wales.gov.uk/topics/transport/walking-cycling/activetravelact/?lang=cy>

- 1.2.18 Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn ei gwneud yn ofyniad cyfreithiol i bob awdurdod lleol yng Nghymru fapio a chynllunio llwybrau addas ar gyfer teithio llesol (cerdded a beicio), ac i adeiladu a gwella eu seilwaith ar gyfer cerdded a beicio bob blwyddyn. Mae'n creu dyletswyddau newydd i awdurdodau priffyrdd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr a gwneud gwell darpariaeth ar eu cyfer. Mae hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol hyrwyddo cerdded a beicio fel dulliau teithio.
- 1.2.19 Canolbwynt allweddol y Ddeddf yw annog mwy o bobl i wneud teithiau byrrach ar feic neu ar droed yn amlach. Yn benodol, mae'r pwyslais ar gysylltu safleoedd allweddol fel gweithleoedd, ysbytai, ysgolion a mannau siopa gyda llwybrau teithio llesol, i annog pobl i ddibynnu llai ar eu ceir wrth wneud teithiau o'r fath.
- 1.2.20 Trwy fodloni dyletswyddau'r Ddeddf ac annog lefelau uwch o gerdded a beicio yn y fwrdeistref sirol, bydd y Cyngor yn cyfrannu at fodloni amcanion polisi eraill. Mae hyn yn cynnwys amcanion polisi trafnidiaeth eraill fel, er enghraifft, lleihau tagfeydd mewn ardaloedd trefol, yn ogystal â'r potensial i gael effaith gadarnhaol ar fynediad at fannau twristiaeth yn arwain at fanteision i'r economi dwristiaeth.
- 1.2.21 Efallai hefyd y bydd manteision ehangach, gan gynnwys gwelliannau i iechyd unigolion o ganlyniad i lefelau cynyddol o weithgarwch corfforol rheolaidd, a manteision amgylcheddol fel llai o lygredd aer a sŵn a allai gael ei gynhyrchu o ganlyniad i ostyngiad i deithiau gyrrwr yn unig mewn ceir.

Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd⁶

- 1.2.22 Mae gweledigaeth Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd (y "Metro") ar gyfer "rhwydwaith trafnidiaeth cyflym amlfoddol sy'n integreiddio pob dull o drafnidiaeth, sy'n galluogi'r teithiwr i ddefnyddio pob rhan o'r rhwydwaith gan ddefnyddio un tocyn"⁷, yn defnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd arfaethedig ar ôl cyflwyno rhaglen Trydaneiddio Rheilffyrdd y Cymoedd a Phrosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd.
- 1.2.23 Bydd y Metro yn galluogi newid moddol, yn gwella ansawdd aer, yn lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a bydd hefyd wedi'i alinio â chynigion i fynd i'r afael â phroblemau ar y rhwydwaith ffyrdd, gan gynnwys coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a deuoli Blaenau'r Cymoedd.
- 1.2.24 Mae'r Metro yn nodi chwe blaenoriaeth strategol a nodir isod, ac a gynrychiolir yn Ffigur 1.2. Dim ond rhai o'r blaenoriaethau hyn sy'n debygol o fod o berthnasedd penodol i Ben-y-bont ar Ogwr:
- Gwella'r rhwydwaith presennol fel blaenoriaeth – gorsafoedd newydd, gwasanaethau amlach, parcio a theithio a gwelliannau i orsafoedd/cyfnewidfeydd. Cwmpas cynnar wedi'i ddiffinio o fewn enillion cyflym. Bydd yn cynnwys gwelliannau i seilwaith i alluogi cludiant amlach a gorsafoedd newydd (1).
 - Glynebwy i Gasnewydd – gwelliannau i ddarparu o leiaf 2 drên yr awr a gwasanaeth i Gasnewydd (2).
 - Coridor Gogledd-orllewin Caerdydd – llwybrau a gorsafoedd newydd i hwyluso ymestyniad tymor canol Caerdydd, o Fae Caerdydd i Rionda Cynon Taf trwy Creigiau a chyswllt i Ffynnon Taf i gefnogi ailddatblygiad a helpu i liniaru

⁶ Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd, LIC (2013). <http://wales.gov.uk/topics/transport/public/metro/?lang=cy>

⁷ Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd: Adroddiad Diweddar (Awst 2014).

tagfeydd ar yr A470. Archwilio'r posibilrwydd o droi rheilffyrdd y Ddinas a Coryton yn weithrediad trenau tram yn rhan o'r cam cyntaf yn cysylltu â Bae Caerdydd (3).

- Coridor yr M4 - llwybrau a gorsafoedd newydd i ddarparu rhwydwaith cymudwyr ar gyfer dwyrain Caerdydd a Chasnewydd trwy gyflwyno gwasanaethau rheilffordd/trenau tram ar reilffyrdd lliniaru rhwng Caerdydd a Chyffordd Twinnel Hafren a'r defnydd o Fysiau Tramwy Cyflym (4).
- Maes Awyr Caerdydd - gorsaf newydd/wedi'i huwchraddio sy'n gallu cefnogi gwasanaeth lleol a rhynggranbarthol (9).
- Coridor Canol y Cymoedd – bysiau tramwy cyflym rhwng Pontypridd a Phont-y-pŵl/Cwmbrân (8).

1.2.25 Mae'r cynlluniau canlynol ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr wedi'u cynnwys yn y Rhaglen Metro bresennol:

- Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol 885 – cyswllt teithio llesol Sarn i Ben-y-bont ar Ogwr;

1.2.26 Mae cynlluniau ychwanegol a nodwyd ym Map Gofodol Astudiaeth Effaith Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd yn cynnwys:

- Llwybr bysiau strategol/bysiau tramwy cyflym rhwng Pen-y-bont ar Ogwr a Phorthcawl;
- Rheilffordd newydd a gorsafoedd cysylltiedig rhwng Tondur a Blaengarw;
- Estyniad i reilffordd Maesteg â gorsafoedd cysylltiedig rhwng Maesteg a Chaerau;
- Cyfnewidfa well i Ben-y-bont ar Ogwr;
- Safleoedd parcio a theithio newydd yn y Pîl a Wildmill;
- Gorsafoedd rheilffordd newydd ym Mracla, de Pen-y-bont ar Ogwr a rhwng Wildmill a Sarn.



Ffigur 1.2 – Ymyriadau Metro Blaenoriaeth⁸

Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru⁹

- 1.2.27 Mae'r Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru "yn nodi blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd ac mae'n canolbwyntio ar leihau nifer yr anafusion, a ddylai fod wrth wraidd pob ymyriad sy'n ymwneud â diogelwch ar y ffyrdd". Mae'r Fframwaith yn cefnogi ymrwymiad y Rhaglen Lywodraethu i dargedu defnyddwyr ffordd uchel eu risg (beicwyr modur a gyrwyr ifanc) a defnyddwyr ffordd agored i niwed (gyrwyr hŷn, plant, cerddwyr, beicwyr, teithio llesol, cymunedau difreintiedig, y rhai sy'n gyrru ar gyfer gwaith, defnyddwyr ffordd marchogaeth a gweithwyr ffordd) trwy gyfuniad o fesurau gan gynnwys addysg, peirianeg a gorfodi.
- 1.2.28 Gweledigaeth gyffredinol y Fframwaith yw "parhau i leihau nifer y bobl a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru, gyda'r uchelgais yn y pen draw o sicrhau nad oes unrhyw farwolaethau". Mae'r Fframwaith yn argymhell y dylid defnyddio data gwrthdrawiadau ac anafusion ansoddol fel sail astudiaethau dadansoddi ac unrhyw ymyriadau diogelwch ar y ffordd neu weithgareddau gorfodi.

Teithio gan Ddysgwyr – Darpariaeth Statudol a Chanllawiau Gweithredol (Mehefin 2014)¹⁰

- 1.2.29 Mae Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 yn cyflwyno'r fframwaith cyfreithiol yn ymwneud yn benodol â theithio a darpariaethau trafndiaeth ar gyfer dysgwyr sy'n teithio rhwng eu cartrefi a'r ysgol neu fannau dysgu yng Nghymru. Yn 2014, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ganllawiau statudol o dan adran 15 Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 a gyflwynodd y dyletswyddau cyfreithiol canlynol ar awdurdodau lleol yng Nghymru:

Mae'n rhaid i awdurdodau lleol:

- Asesu anghenion teithio dysgwyr yn ardal eu hawdurdod lleol
- Darparu trafndiaeth rad ac am ddim o'r cartref i'r ysgol ar gyfer dysgwyr o oed ysgol gofynnol sy'n mynychu ysgolion cynradd sy'n byw mwy na 2 filltir o'r ysgol addas agosaf
- Darparu trafndiaeth rad ac am ddim o'r cartref i'r ysgol ar gyfer dysgwyr o oed ysgol gofynnol sy'n mynychu ysgolion uwchradd sy'n byw mwy na 3 milltir o'r ysgol addas agosaf
- Asesu a chwrdd ag anghenion plant "sy'n derbyn gofal" yn ardal eu hawdurdod lleol
- Hyrwyddo mynediad at addysg trwy gyfrwng y Gymraeg
- Hyrwyddo dulliau cynaliadwy o deithio

- 1.2.30 Mae gan y Mesur oblygiadau i'r CTLI hwn a pholisïau a strategaethau eraill sy'n cael eu dilyn gan y Cyngor. Ceir meysydd o ddiddordeb cyffredin rhwng y Mesur a Rhaglen Moderneiddio Ysgolion y Cyngor, yn enwedig o ran asesu hygyrchedd ysgolion sydd newydd gael eu hailddatblygu. Hefyd, mae'r Mesur yn cynnig cyd-

⁸ Metro Prifddinas-ranbarth Caerdydd, LIC (2013). <http://wales.gov.uk/topics/transport/public/metro/?lang=cy>

⁹ Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru, LIC (2013). <http://wales.gov.uk/topics/transport/road-users/road-safety-framework/?lang=cy>

¹⁰ Teithio gan Ddysgwyr – Darpariaeth Statudol a Chanllawiau Gweithredol, LIC (2014). <http://wales.gov.uk/docs/det/publications/140616-ltgc-cy.pdf>

destun priodol ar gyfer datblygu prosiectau llwybrau diogel i ysgolion, yn enwedig ar gam archwilio rhwydwaith ac asesu llwybrau cynigion o'r fath. Bydd y Mesur hefyd yn cael ei gymryd i ystyriaeth yn rhan o'r gwaith sy'n ofynnol i fodloni'r dyletswyddau o dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

1.3 Adolygiad o Gynlluniau ac Astudiaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol

1.3.1. Mae Pen-y-bont ar Ogwr yn un o'r deg awdurdod lleol sydd wedi'u lleoli yn ne-ddwyrain Cymru a oedd yn rhan o gonsortium Sewta, sydd wedi'i ddiddymu erbyn hyn. Lluniodd Sewta ei Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn 2010 a oedd yn cynnwys 8 blaenoriaeth allweddol a fwriadwyd i lywio gweithgareddau a buddsoddiad Sewta yn ystod cyfnod y cynllun. Hysbysodd y blaenoriaethau ddatblygiad polisïau, camau gweithredu a rhaglen gyfalaf y CTRh. Nodir y blaenoriaethau, yn eu trefn, isod:

1. Gwella mynediad i bawb at wasanaethau, cyfleusterau a chyflogaeth, yn enwedig trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.
2. Cynyddu cyfrannau'r teithiau a gyflawnir trwy gerdded, beicio ac ar dtrafnidiaeth gyhoeddus.
3. Sicrhau bod y galw ar y system dtrafnidiaeth cyn lleied â phosibl.
4. Datblygu system dtrafnidiaeth effeithlon, ddiogel a dibynadwy, â chysylltiadau trafniadaeth gwell rhwng y 14 anheddiad allweddol yn ne-ddwyrain Cymru, a rhwng de-ddwyrain Cymru a gweddill Cymru, y DU ac Ewrop.
5. Darparu system dtrafnidiaeth sy'n annog ffyrdd iach a gweithgar o fyw.
6. Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yn sylweddol ac effaith y system dtrafnidiaeth ar gymunedau lleol.
7. Sicrhau datblygiadau sy'n hygyrch ar dtrafnidiaeth gynaliadwy ac i wneud trafniadaeth gynaliadwy a chynllunio teithio yn rhan annatod o gynlluniau adfywio.
8. Gwneud gwell defnydd o'r system dtrafnidiaeth bresennol.

1.3.2 I gefnogi'r CTRh, lluniodd Sewta nifer o strategaethau moddol ac astudiaethau cysylltiedig hefyd, gan gynnwys:

- Strategaeth Reilffyrdd Sewta (2013¹¹);
- Strategaeth Rhwydwaith Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol Ranbarthol (2014¹²);
- Strategaeth Cerdded a Beicio ar gyfer De-ddwyrain Cymru (2006);
- Astudiaeth Gwneud Defnydd Gwell Priffyrdd Sewta (2011¹³);
- Strategaeth Buddsoddi mewn Seilwaith Bysiau a Choridorau Sewta (Diweddarwyd yn 2014);
- Adroddiad Parcio a Rhannu Sewta (2006);
- Archwiliad Cerdded, Beicio ac Arwyddion Cyfnewidfeydd Sewta (2013).

1.3.3 Mae'r CTRh yn mynd i'r afael â materion trafniadaeth ehangach o arwyddocâd strategol sydd â goblygiadau i bob un o'r deg awdurdod lleol yn y rhanbarth, ac yn nodi'r heriau allweddol. Diffinnir y cyd-destun strategol gan yr heriau allweddol hyn sy'n siapia'r ddarpariaeth o dtrafnidiaeth, penderfyniadau buddsoddi a dewisiadau moddol.

¹¹ Strategaeth Reilffyrdd Sewta, Sewta (2013).

http://www.sewta.gov.uk/uploads/documents/111/original/Sewta_Rail_Strategy_Final_Report_March_2013.pdf?1363081495

¹² Strategaeth Rhwydwaith Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol Ranbarthol Sewta, Sewta (2014)

¹³ Astudiaeth Gwneud Defnydd Gwell Priffyrdd Sewta, Sewta (2011).

http://www.sewta.gov.uk/uploads/documents/40/original/Sewta_MBU_final_report.pdf?1316447645

- 1.3.4 Roedd y CTRh yn bwriadu goresgyn yr heriau a gyflwynwyd gan Gynllun Gofodol Cymru trwy roi mesurau trafndiaeth ar waith a oedd yn rhoi sylw i anghenion trafndiaeth strategol y rhanbarth. Yn unol â'i natur ranbarthol, roedd y CTRh yn cynnwys ac yn rhoi sylw i gynlluniau trafndiaeth o arwyddocâd strategol yn unig, ac felly gadawyd cynlluniau lleol a oedd yn hwyluso teithiau lleol o bellteroedd byrrach ar gyfer ystyriaeth leol. Fodd bynnag, parhaodd y CTRh i ddarparu fframwaith ar gyfer cynllunio trafndiaeth leol.
- 1.3.5 Mae'r Cynllun Trafndiaeth Lleol hwn yn bwriadu adeiladu ar waith a wnaed gan Sewta, ac ystyriwyd y blaenoriaethau, y polisiau a'r camau a nodwyd yn y CTRh, a'i is-ddogfennau, wrth baratoi'r cynllun hwn.

1.4 Adolygiad o Bolisiau a Chynlluniau Eraill

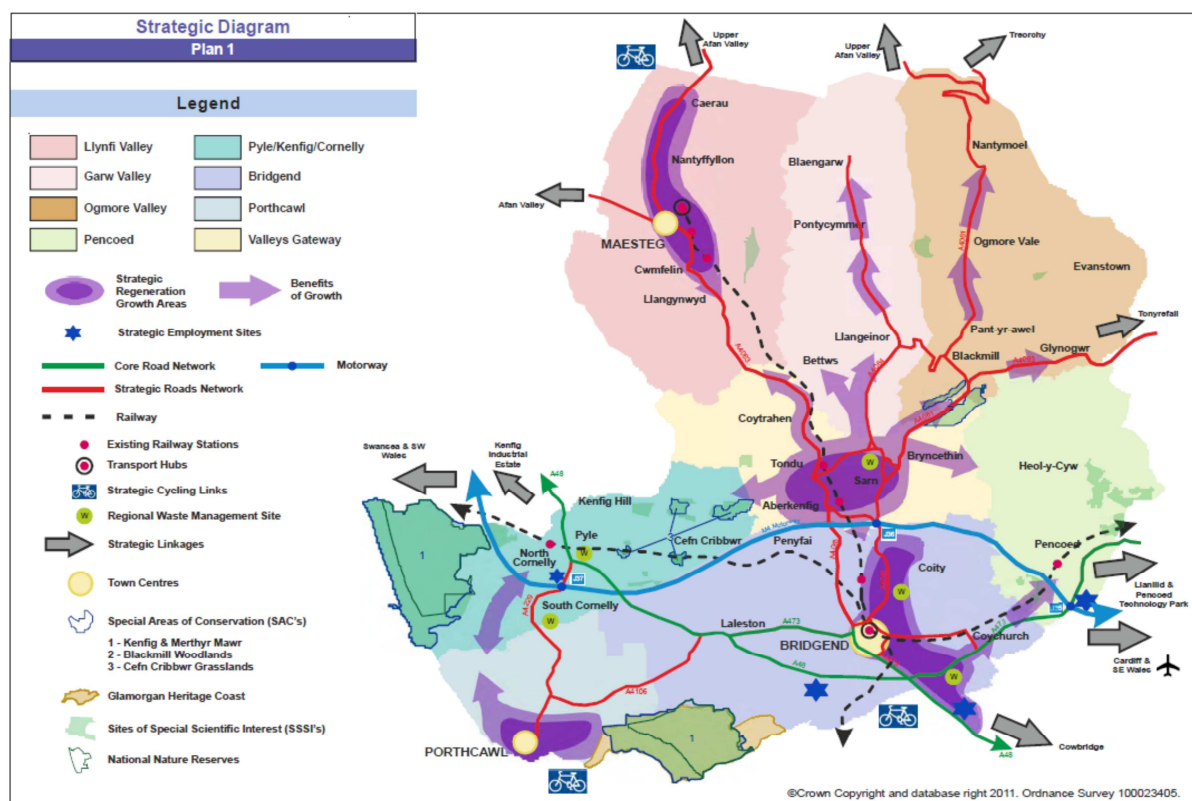
Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr¹⁴

- 1.4.1 Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr (2006 – 2021), a'r gyfres o Ganllawiau Cynllunio Atebol sy'n ei gefnogi, yw'r brif ddogfen defnydd tir a thrafnidiaeth sy'n cynnwys polisiau a chanllawiau ar gynllunio trafndiaeth yn y Fwrdeistref Sirol. Fodd bynnag, nid yw'r Cynllun Datblygu Lleol yn cynnwys yr holl fesurau trafndiaeth sy'n rhoi sylw i faterion trafndiaeth lleol yn y Fwrdeistref Sirol. Yn hytrach, mae'n rhoi sylw i gynlluniau trafndiaeth sydd o natur strategol ac a orfodir gan ddatblygiadau defnydd tir. Mae Diagram Strategol y CDLI, sy'n dangos coridorau trafndiaeth allweddol o symudiad ac ardaloedd datblygu wedi'i gynnwys fel Ffigur 1.3 isod.
- 1.4.2 Er bod y CDLI yn archwilio'r cyswllt ffisegol rhwng datblygiadau defnydd tir a chynllunio trafndiaeth, ceir polisiau a strategaethau eraill sy'n canolbwyntio ar y cysylltiadau rhwng newidiadau a thueddiadau mewn meysydd polisi eraill, fel datblygu ac adfywio economaidd, twristiaeth, datblygu gwledig ac addysg, er enghraifft. Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr wedi mabwysiadu polisiau yn y meysydd hyn sydd â goblygiadau i seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth yn y Fwrdeistref Sirol.

Ffigur 1.3 – Cynllun Strategol y CDLI¹⁵

¹⁴ Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr, CBSPAO (2006-2021). <http://ldp.Pen-y-bont-ar-Ogwr.gov.uk/policies/ldp/ldp.html>

¹⁵ Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr, CBSPAO (2006-2021). <http://ldp.Pen-y-bont-ar-Ogwr.gov.uk/policies/ldp/ldp.html>



Fit for the Future – Straetgaeth Adfywio 2008-2021¹⁶

- 1.4.3 Mae Fit for the Future - Strategaeth Adfywio 2008 - 2021 y Cyngor wedi mabwysiadu gweledigaeth a dull cytbwys o ddatblygu y mae'r ddau'n cyd-fynd â'r blaenoriaethau allweddol sy'n siapia'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol hwn. Mae'r Strategaeth Adfywio'n manteisio ar y gwerthoedd allweddol sydd wedi'u cynnwys yn Strategaeth Gymuned, Strategaeth Adfywio Economaidd a Strategaeth Les y Cyngor. Mae'r gwerthoedd hyn yn crynhoi heriau'r dyfodol i fusnesau, lleoedd a'r bobl sy'n ymweld â'r Fwrdeistref Sirol ac yn byw a gweithio ynddi. Yn benodol, mae nod allweddol y Strategaeth o gryfhau ac adnewyddu seilwaith yn y Fwrdeistref Sirol yn cyd-fynd â nod cyffredinol y Cynllun Trafnidiaeth Lleol. Bydd ceisio cyrraedd y nod hwn yn ehangu pob ymdrech, creu cyfoeth, hyfforddiant, datblygiad a darparu'r sgiliau menter ac arloesed cywir i bobl leol.

Y Rhaglen Moderneiddio Ysgolion

- 1.4.4 Mae gan y seilwaith sy'n ofynnol i ddarparu addysg a hyfforddiant oblygiadau sylweddol i seilwaith a darpariaeth gwasanaethau trafndiaeth. Er y bydd y broses rheoli datblygiad safonol yn mynd i'r afael ag effeithiau trafndiaeth adeiladau ysgol newydd, weithiau, gall newidiadau polisi o ran y ddarpariaeth o addysg gael effaith ar lifoedd traffig mewn ardaloedd lleol. Mae rhaglen moderneiddio ysgolion y Cyngor yn ystyried blaenoriaethau ar gyfer lleoli ysgolion yn y Fwrdeistref Sirol. Bydd y strategaeth hon yn effeithio ar rai o'r blaenoriaethau i'w nodi yn y CTLI ac felly mae'n gwbl angenrheidiol y rhoddir sylw iddynt yn rhan o fframwaith cynhwysfawr asesu'r cynllun. Byddai mesurau a fabwysiadir i weithredu gofynion protocol Teithio gan Ddysgwyr Llywodraeth Cymru yn cael goblygiadau i ddatblygiad llwybrau diogel.

¹⁶ Fit for the Future, Strategaeth Adfywio Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr, CBSPAO (2008-2021). <http://www1.Pen-y-bont-ar-Ogwr.gov.uk/media/188040/fit-for-the-future-volume-1.pdf>

Bydd integreiddio'r rhain gyda mesurau Teithio Llesol yn cael sylw effeithiol yn y CTLI.

Strategaeth Datblygu Lleol ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr Wledig¹⁷

- 1.4.5 Mae gweithgareddau eraill fel twristiaeth a'r economi wledig yn cyfrannu at dwf economaidd a'r potensial o greu swyddi ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Fodd bynnag, yn aml, prin yw'r sylw a roddir i ofynion trafnidiaeth yr economi a'r gymdeithas wledig a goblygiadau trafnidiaeth datblygiad twristiaeth mewn polisïau trafnidiaeth. Bydd y CTLI yn integreiddio amcanion y Strategaeth Datblygu Lleol ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr Wledig gyda blaenoriaethau allweddol y CTLI. Mae hyn yn cydnabod y cyfraniad y mae'r economi wledig a thwristiaeth yn ei wneud at dwf economaidd, cynnal poblogaethau cefn gwlad a chadwraeth amgylcheddol y Fwrdeistref Sirol. Bwriedir y bydd mynd i'r afael ag anghenion trafnidiaeth gwledig yn helpu wrth ddatblygu gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol.

Cynllun Gwella Hawliau Tramwy¹⁸

- 1.4.6 Lluniwyd Cynllun Gwella Hawliau Tramwy (CGHT) Pen-y-bont ar Ogwr i fodloni gofynion Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000. Mae'r CGHT yn nodi, yn blaenoriaethu ac yn cynllunio gwelliannau i'r rhwydwaith Hawliau Tramwy lleol ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr er budd ymwelwyr a thrigolion.
- 1.4.7 Ynghyd â'r Strategaeth Cerdded a Beicio, mae'r CGHT yn amlinellu rhaglen y Cyngor ar gyfer datblygu cerdded a beicio yn y Fwrdeistref Sirol. O ganlyniad, mae rhai materion yn ymwneud â cherdded a beicio yn gyffredin i'r ddwy ddogfen a cheir achosion pan fo camau gweithredu o'r CGHT yn gorgyffwrdd â'r rhai yn y Strategaeth Cerdded a Beicio.
- 1.4.8 Ceir nifer o gamau gweithredu penodol yn y CGHT hefyd a allai gyfrannu'n uniongyrchol at elfen teithio llesol y CTLI, gan gynnwys Camau CGHT 2.4 – 2.6 'Diweddaru'r Map Terfynol', Camau 3.6, 5.5 a 5.6 yn ymwneud â 'Neilltuo Llwybrau Cymunedol fel Llwybrau Beicio', a Cham 5.7 yn ymwneud â thrafodaethau gyda Network Rail i sicrhau dyfodol hirdymor rhannau o'r Llwybr Celtaidd ym Mhen-y-bont ar Ogwr.
- 1.4.9 Nodwyd nifer o gynlluniau a chamau a nodwyd yn y CTLI hwn yn y Cynllun Gwella Hawliau Tramwy hefyd, ac felly mae'n bosibl y gellid defnyddio cyllid CGHT i helpu i ddarparu cynlluniau o'r fath yn rhan o becyn ariannu.

Strategaeth Rheoli Perygl Llifogydd Lleol¹⁹

- 1.4.10 Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yw'r Awdurdod Llifogydd Lleol arweiniol yn ogystal â'r awdurdod priffyrdd a'r Awdurdod Amddiffyn y Glannau. O ganlyniad i Ddeddf Rheoli Llifogydd a Dŵr 2010, mae gan y Cyngor gyfrifoldeb am ddyletswyddau rheoli risg o ran llifogydd o Gyrsiau Dŵr Cyffredin, dŵr wyneb a dŵr daear ac mae'n ofynnol iddo lunio Strategaeth Rheoli Perygl Llifogydd Lleol sy'n

¹⁷ Y Strategaeth Datblygu Lleol Gwledig ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr, Reach/CBSPAO (2014-2020).

<http://www.Pen-y-bont-ar-Ogwrreach.org.uk/what-we-do/i/87/desc/our-business-plan/>

¹⁸ *Waymarking the Future*: Cynllun Gwella Hawliau Tramwy Pen-y-bont ar Ogwr, CBSPAO (2008).

<http://www1.Pen-y-bont-ar-Ogwr.gov.uk/media/239906/WAYMARKING-THE-FUTURE.pdf>

¹⁹ Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr, Strategaeth Rheoli Perygl Llifogydd Lleol, CBSPAO (2013).

<http://www1.Pen-y-bont-ar-Ogwr.gov.uk/media/138008/105765.pdf>

gyson â'r Strategaeth Genedlaethol Rheoli Perygl Llifogydd ac Erydu Arfordirol (Cymru).

1.4.11 Diben y Strategaeth hon yw cyflwyno safbwynt y Cyngor o ran rheoli peryglon llifogydd lleol, ac mae'n tynnu'r polisiau a'r camau gweithredu presennol y mae'r Cyngor yn eu dilyn sydd â goblygiadau o ran rheoli perygl llifogydd, ynghyd ag unrhyw gamau gweithredu neu bolisiau newydd a gyflwynwyd o ganlyniad i Ddeddf Rheoli Llifogydd a Dŵr 2010 a Rheoliadau Perygl Llifogydd 2009.

1.4.12 Mae'r Strategaeth hefyd yn cynnwys unrhyw gamau neu bolisiau arfaethedig i'w cyflwyno i reoli perygl llifogydd ymhellach ac mae'n rhaid ystyried unrhyw bolisi neu gam a ddilynir, neu a gynigir, yn erbyn yr amcanion a bennwyd gan y Strategaeth Genedlaethol ac unrhyw effeithiau y gallai eu cael ar yr amgylcheddau dynol, adeiledig, masnachol, hanesyddol a naturiol a nodi effeithiau a allai fod yn negyddol a'u lliniaru yn ôl yr angen.

Sir Pen-y-bont ar Ogwr Ynghyd²⁰

1.4.13 *Sir Pen-y-bont ar Ogwr Ynghyd* yw enw'r cynllun partneriaeth integredig sengl (CPIS) ar gyfer y sir. Mae'n nodi'r blaenoriaethau a'r camau y bydd y Bwrdd Gwasanaethau Lleol (BGLI) yn canolbwyntio arnynt i wella bywydau pobl ar draws Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.

1.4.14 Mae'r CPIS yn disodli pedwar cynllun statudol blaenorol:

- Y Strategaeth Gymunedol
- Y Cynllun Gofal Cymdeithasol a Lles
- Y Cynllun Plant a Phobl Ifanc
- Y Cynllun Diogelwch Cymunedol

1.4.15 Mae'r BGLI ym Mhen-y-bont ar Ogwr yn gyfrifol am lunio a darparu'r cynllun sy'n rhedeg o fis Ebrill 2013 i fis Mawrth 2018. Swyddogaeth y BGLI yw:

- cytuno ar flaenoriaethau strategol ar gyfer gwaith partneriaeth (*Sir Pen-y-bont ar Ogwr Ynghyd*)
- sicrhau bod sefydliadau'n gweithio'n effeithiol i ddarparu blaenoriaethau partneriaeth
- herio tanberfformiad
- sicrhau bod strwythurau partneriaeth yn addas i'r diben ac yn atebol
- adolygu ac adrodd yn flynyddol ar gynnydd yn erbyn blaenoriaethau
- alinio a chrynhai cyllidebau ac adnoddau, lle'n briodol

1.4.16 Ni all un sefydliad unigol ddiwallu holl anghenion cymuned ac mae pob un yn wynebu pwysau ariannol. Bydd cael y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector i weithio mewn ffordd â mwy o bwyslais yn helpu'r BGLI i wireddu ei weledigaeth ar gyfer Sir Pen-y-bont ar Ogwr fel *sir iachus, ffyniannus a diogel lle gall pobl wireddu eu llawn botensial*.

1.4.17 Casglwyd safbwyntiau 1500 o bobl ar sut brofiad yw byw a gweithio yn y sir ar ddechrau 2012. Casglwyd data cyhoeddedig fel ffigurau cyflogaeth, ystadegau trosedd a pherfformiad addysg hefyd.

1.4.18 Gyda'i gilydd, defnyddiwyd safbwyntiau dinasyddion a'r dystiolaeth ystadegol i

²⁰ Sir Pen-y-bont ar Ogwr Ynghyd, Bwrdd Gwasanaethau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr (2013-2018).
<http://www.Pen-y-bont-ar-Ogwrlsb.org.uk/media/2388/Pen-y-bont-ar-Ogwrcountytogether.pdf>

benderfynu ar y blaenoriaethau y dylai'r cynllun ganolbwyntio arnynt. Dyma'r pedwar **maes blaenoriaeth**, sef prif benodau'r cynllun:

- **Mae pobl yn Sir Pen-y-bont ar yn iachach**
- **Mae pobl yn Sir Pen-y-bont ar Ogwr yn cael eu hymgysylltu a'u grymuso i wireddu eu llawn botensial**
- **Mae pobl yn Sir Pen-y-bont ar Ogwr yn elwa o economi gryfach a mwy ffyniannus**
- **Mae Sir Pen-y-bont ar Ogwr yn lle gwych i fyw a gweithio ynddo ac i ymweld ag ef**

1.4.19 Trwy strwythur partneriaeth y BGLI, caiff cynnydd o ran gweithrediad y cynllun ei adolygu a'i ddatblygu'n rheolaidd i adlewyrchu materion sy'n newid ac yn dod i'r amlwg. Caiff y dangosyddion a'r camau gweithredu eu holrhain dros amser i nodi a yw'r cynllun yn cael effaith ac yn newid bywydau pobl sy'n byw ac yn gweithio yn y sir ac yn ymweld â hi. Yn ogystal â hyn, caiff gweithrediad y cynllun ei fonitro gan Banel Craffu annibynnol yn cynnwys aelodau etholedig a chynrychiolwyr eraill o aelod-sefydliadau'r BGLI. Mae'n ofynnol i'r BGLI adolygu cynnydd o ran darparu'r cynllun bob blwyddyn a chyhoeddwyd yr adolygiad blynyddol cyntaf ym mis Mehefin 2014.

Y Cynllun Rheoli Ansawdd Aer Lleol

1.4.20 Mae gweithdrefnau monitro ansawdd aer Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn bodloni gofynion y broses Rheoli Ansawdd Aer Lleol fel y'i nodir yn Rhan IV Deddf yr Amgylchedd (1995), y Strategaeth Ansawdd Aer ar gyfer Lloegr, yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon 2007 a'r dogfennau Polisi a Chanllawiau Technegol perthnasol.

1.4.21 Mae'r data a'r dystiolaeth fonitro newydd a dderbyniwyd ers Adroddiad ar Gynnydd 2013 wedi cadarnhau nad oes unrhyw awgrymiadau o ddiffyg cydymffurfriad arwyddocaol â'r amcanion ansawdd aer a nodir yn Rheoliadau Ansawdd Aer (Cymru) 2000 a Rheoliadau Ansawdd Aer (Diwygio) (Cymru) 2002, ac eithrio Cylchfan Croes Ewenni. Fodd bynnag, nid yw Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr o'r farn bod angen bwrw ymlaen ag asesiad manwl yng nghylchfan Croes Ewenni ar hyn o bryd oherwydd problemau dibynadwyedd yn ymwneud â data nitrogen deuocsid. Cytunwyd y bydd y monitro'n parhau yng nghylchfan Croes Ewenni yn ystod y flwyddyn nesaf er mwyn cael data mwy cadarn. Bydd hyn yn galluogi penderfyniad i gael ei wneud o ran a ddylid bwrw ymlaen ag Asesiad Manwl yn y dyfodol agos.

1.4.22 Ac eithrio Cylchfan Croes Ewenni, fel yr amlygwyd uchod, nid yw'r Adroddiad ar Gynnydd wedi nodi angen i ystyried bwrw ymlaen ag Asesiad Manwl ar gyfer unrhyw lygrydd arall. Bydd gwaith monitro nitrogen deuocsid a PM10 yn parhau ar yr un safleoedd ag ar ddiwedd 2013. Bydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn cyflwyno adroddiad ar gynnydd ym mis Mai 2015.

Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd²¹

1.4.23 "Mae rheoli asedau priffyrdd yn ddull strategol sy'n nodi'r dyraniad gorau o adnoddau ar gyfer rheoli, gweithredu, diogelu a gwella'r seilwaith priffyrdd sy'n diwallu anghenion cwsmeriaid y presennol a'r dyfodol".

²¹ Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd, CBSPAO (2011).

http://www.google.co.uk/url?url=http://www.bridgend.gov.uk/web/groups/public/documents/report/093303.doc&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=cVTGVM_-DMTIUsGPgJgM&ved=0CCUQFjAD&usg=AFQjCNGhkkhbwbiMSbkwnElHxnDkfbLw8Q

1.4.24 Mae'r Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd ar gyfer bwrdeistref sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn cofnodi'r gwasanaeth presennol ac yn nodi gwelliannau sy'n seiliedig ar egwyddorion rheoli asedau. Dyma'r man cychwyn ar gyfer newid i reoli gwaith cynnal a chadw priffyrdd a fydd, dros amser, yn galluogi:

- Asesiad o angen yn seiliedig ar dystiolaeth.
- Rheoli'r ased yn fwy effeithlon.
- Mabwysiadu dull cylch oes ar gyfer gwaith cynnal a chadw
- Darparu lefelau diffiniedig o wasanaeth a monitro perfformiad.
- Rheoli risgiau sy'n gysylltiedig â methiannau ased posibl.
- Defnydd cynaliadwy o adnoddau ffisegol.
- Gwelliant parhaus i arferion rheoli priffyrdd.

1.4.25 Ceir nifer o faterion allweddol sy'n gyrru datblygiad y Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd:

- Ymgrych genedlaethol i bennu'r angen cyllid cyfalaf yn defnyddio rheoli asedau
- Rhwydwaith ffyrdd sy'n dirywio
- Mentrau rheoli ariannol corfforaethol
- Pwysau cynyddol ar gyllid refeniw
- Disgwyliadau cynyddol y cyhoedd
- Gofyniad ar gyfer rheoli rhwydwaith gwell
- Gofynion ar gyfer gwell diogelwch a llai o risg

1.4.26 Dewiswyd saith ased i'w hystyried gan mai'r rhain yw cyfran sylweddol gwerth y ffyrdd asedau priffyrdd:

- Llwybrau troed (palmentydd)
- Draenio
- Strwythurau (pontydd, cwlffertau, waliau cynnal ac ati).
- Goleuadau stryd
- Goleuadau traffig
- Arwyddion traffig

1.4.27 Mae arfer cynnal a chadw priffyrdd Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr yn cydymffurfio â chanllawiau a nodwyd yn "*Delivering Best Value in Highway Maintenance*", Cod Ymarfer ar gyfer Rheoli Gwaith Cynnal a Chadw a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2001 gan LICC (yr Adran dros Drafnidiaeth, Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau a chyrrff cenedlaethol eraill) fel safon genedlaethol. Y safon ddatblygu ar gyfer priffyrdd newydd yw'r "*Manual for Streets*" a gyhoeddwyd yn 2007 gan LICC (yr Adran Drafnidiaeth a chyrrff cenedlaethol eraill).

Pennod 2 - Materion, Cyfleoedd ac Ymyriadau

2.1 Gweledigaeth a Blaenoriaethau Allweddol y CTLI

2.1.1 Yn ei chanllawiau ar y CTLI, mae Llywodraeth Cymru (LIC) wedi gofyn i awdurdodau lleol nodi'r problemau a'r cyfleoedd trafnidiaeth a fyddai'n cyflawni canlyniadau a nodwyd yn ystod oes y CTLI. Bydd gwireddu'r canlyniadau allweddol a nodwyd gan y Cyngor yn helpu i ddarparu'r pedair prif flaenoriaeth y mae LIC wedi eu pennu. Nodir y berthynas rhwng y canlyniadau a nodwyd gan y Cyngor a blaenoriaethau LIC isod. Mae'r pedair blaenoriaeth LIC hyn yn ategu Gweledigaeth CTLI y Cyngor a fydd yn darparu'r canolbwynt strategol ar gyfer darpariaeth cynlluniau trafnidiaeth y Cyngor dros y pymtheg mlynedd nesaf.

Gweledigaeth

System drafnidiaeth effeithiol, hygyrch, integredig a chynaliadwy sy'n gallu diwallu anghenion byrdymor, tymor canol a hirdymor poblogaeth sy'n newid, yr economi a chymdeithas.

Blaenoriaethau Allweddol

BA1 – Cefnogi twf economaidd a diogelu swyddi â phwyslais penodol ar Ddinas-ranbarthau, Ardaloedd Menter ac ardaloedd twf lleol trwy

- Wella mynediad at swyddi a gwasanaethau trwy deithio cynaliadwy a llesol;
- Lleihau tagfeydd, gwella dibynadwyedd amseroedd teithio, mwy o wydnwch yn y rhwydwaith;
- Gwireddu'n llawn y potensial o ddefnyddio bysiau a/neu'r rheilffordd i gael mynediad at gyflogaeth allweddol a mannau eraill;
- Gwella mynediad o ran cludo nwyddau.

BA2 - Lleihau anweithgarwch economaidd trwy gynnig mynediad diogel a fforddiadwy at safleoedd cyflogaeth trwy

- Deithiau di-dor a system docynnau integredig;
- Mynediad fforddiadwy at swyddi, gwasanaethau ac addysg.

BA3 – Sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl y gall gwasanaethau trafnidiaeth effeithiol a fforddiadwy ei wneud at leihau tlodi trafnidiaeth a thargedu buddsoddiad i gefnogi gwelliannau i hygyrchedd i'r cymunedau mwyaf difreintiedig trwy

- Gefnogi ardaloedd gwledig trwy wella mynediad at wasanaethau allweddol;
- Hyrwyddo gwasanaethau bysiau sy'n galluogi cymunedau i gael mynediad at gyflogaeth/gwasanaethau

BA4 - Annog teithio mwy diogel, iachach a chynaliadwy i sicrhau

- Cynnydd i'r nifer sy'n teithio'n llesol a chynaliadwy;
- Llai o ddamweiniau anafiadau personol;
- Lleihau effaith negyddol allyriadau trafnidiaeth ar iechyd a'r amgylchedd;
- Nifer gynyddol o deithiau i fannau twristiaeth yn cael eu gwneud trwy foddau teithio cynaliadwy a llesol.

2.2 Y Prif Ddylanwadau ar Seilwaith Trafnidiaeth a Dewis Moddol

Demograffeg

2.2.1 Mae poblogaeth y Fwrdeistref Sirol, cyfradd ei thwf a'i strwythur ymhlith y ffactorau demograffig sy'n dylanwadu ar ddewis moddol, arferion teithio a gofynion seilwaith. Yn ogystal â thwf naturiol, bydd mewnfudo, wedi'i gymhell gan weithgarwch economaidd a lleoliad mewnfuddsoddiad a denu datblygiadau tai i'r Fwrdeistref Sirol, yn cael effaith ar boblogaeth y Fwrdeistref Sirol y rhagwelir fydd yn cynyddu i 144,640 erbyn 2021, sef dechrau tymor canol cyfnod y Cynllun.

2.2.2 Mae mewnfuddsoddiadau'n cael dwy brif effaith ar y rhwydwaith trafndiaeth. Yn gyntaf, maent yn dod â swyddi â chyflogau uchel gyda nhw a chynnydd i'r dosbarthiadau rheoli a phroffesiynol y mae perchnogaeth o geir, a defnydd o geir yn sgil hynny, yn uchel yn eu plith. Yn ail, mae mewnfuddsoddiadau, yn enwedig rhai gweithgynhyrchu, yn tueddu i fod yn ffynhonnell cynhyrchu traffig fawr a waethgyr gan leoliad agos datblygiadau o'r fath i draffordd yr M4, mewn ardaloedd sydd wedi'u gwasanaethau'n wael gan drafndiaeth gyhoeddus, ac sy'n golygu mai'r car preifat yw'r unig ddull realistig o deithio i'r gwaith.

2.2.3 Mae'n rhaid cyfateb poblogaeth sy'n cynyddu a gweithgareddau economaidd a chymdeithasol cynyddol, yn enwedig lle mae gweithgareddau o'r fath yn annog neu'n creu defnydd o drafndiaeth, gyda lefelau cynyddol o dai, cyflogaeth a chyfleusterau trafndiaeth yn y niferoedd cywir ac mewn lleoliadau priodol i fodloni gofynion a diwallu anghenion y gwahanol rannau o'r boblogaeth.

2.2.4 Mae cyfran y boblogaeth sy'n cynnwys pobl 60 oed â hyn o ddiddordeb penodol, o ran trafndiaeth gyhoeddus a'i hariannu. O dan y rheoliadau presennol, gall y grŵp hwn deithio ar fysiau am ddim, ac ym Mhen-y-bont ar Ogwr, lle mae'r rhai dros 60 oed yn gyfran sylweddol o'r boblogaeth (tua chwarter, 24.4%) ac mae'n rhaid cymryd eu gofynion nhw, yn enwedig o ran y ddarpariaeth o wasanaethau bws, i ystyriaeth hefyd. Ni ellir tanbwysleisio'r effaith y byddan nhw'n ei chael ar y cyflenwad o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, a'r galw amdanynt yn benodol.



2.2.5 Ar ben arall y sbectrwm oed, bydd argaeledd a fforddiadwyedd trafndiaeth i blant a phobl ifanc hefyd yn cael effaith ar eu gallu i gael mynediad at leoedd addysg a hyfforddiant, cyflogaeth a gwasanaethau allweddol fel rhai iechyd a hamdden. Er enghraifft, o ran mynediad at leoedd addysg, bydd newidiadau posibl i'r meini prawf pellter o ran y ddarpariaeth o gludiant i'r ysgol am ddim yn unol â'r isafswm statudol (cynyddu'r pellter cymhwyso o 1.5 milltir i 2 filltir ar gyfer ysgolion cynradd ac o 2 filltir i 3 milltir ar gyfer ysgolion uwchradd) yn lleihau nifer y disgyblion sy'n gymwys i dderbyn cludiant i'r ysgol am ddim. Gallai hyn olygu darparu neu wella seilwaith teithio llesol i leihau'r defnydd o geir ar gyfer teithiau o'r fath.

- 2.2.6 O ran mynediad at leoedd cyflogaeth i bobl ifanc, efallai y bydd cyfle mewn ardaloedd sydd wedi'u gwasanaethu'n wael gan drafnidiaeth gyhoeddus, neu lle mae mynediad at sefydliadau addysgol a hyfforddiant yn llai uniongyrchol, i annog datblygiad gwasanaethau trafnidiaeth cymunedol neu i gyflwyno mentrau fel y cynllun *Wheels to Work* i ddiwallu anghenion trafnidiaeth. Mae hyn yr un mor berthnasol mewn sefyllfaoedd lle gallai fforddiadwyedd trafnidiaeth fod yn ffactor, a gellid ystyried hyn mewn cyfuniad â gwelliannau i seilwaith teithio llesol.
- 2.2.7 Mae allgáu cymdeithasol ac economaidd yn ddwy broblem arall y mae angen eu cydnabod, ac a all gael eu hachosi gan ddau brif ffactor; amgylchiadau cymdeithasol/personol ac amgylchiadau gofodol/ffisegol yw'r rhain. Yn yr achos cyntaf, gall sail addysg a sgiliau wael, cyfleoedd economaidd cyfyngedig, iechyd gwael ac anabledd allgáu rhannau o'r boblogaeth rhag elwa'n llawn o'r cyfleoedd cymdeithasol ac economaidd yn y Fwrdeistref Sirol weithiau. Caiff hyn ei waethygu gan yr ail, a briodolir mewn rhai achosion gan arwahanrwydd gwledig a lleoedd â dwysedd poblogaeth isel, lle gall seilwaith trafnidiaeth annigonol a diffyg gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus gyfyngu ar fynediad at gyfleoedd weithiau, hyd yn oed pan fo'r boblogaeth leol yn meddu ar y gofynion angenrheidiol i fanteisio arnynt. Yn y ddau achos, gall y sefyllfa fod yn waeth i'r rhai sydd â salwch hirdymor cyfyngus hefyd.
- 2.2.8 Mewn lleoedd lle ceir pob math o gyfleuster, gall symudedd fod yn anodd o hyd i rai rhannau o'r boblogaeth, yn enwedig ymhlith pobl anabl, y rhai â phroblemau iechyd hirdymor a phobl oedranus. Mae'r bobl hynny'n cyfansoddi tua 17% o boblogaeth y Fwrdeistref Sirol. Maent yn cyfansoddi cyfradd fwy fyth ymhlith y grŵp 65 oed a hŷn lle mae 41% ohonynt yn dioddef o salwch hirdymor cyfyngus.
- 2.2.9 Mae heriau economaidd a chymdeithasol a waethygir gan drafnidiaeth leol yn effeithio ar hygyrchedd, yn enwedig o ran argaeledd a fforddiadwyedd trafnidiaeth. Mae perchnogaeth ceir yn cynyddu ym Mhen-y-bont ar Ogwr a'r defnydd o geir yn sgil hynny, hyd yn oed ar gyfer teithiau lleol byr. Er bod perchnogaeth car yn gwella symudedd y rhai sydd â mynediad ati, mae eu defnyddio'n arwain at oblygiadau amgylcheddol. Mae gormod o ddibyniaeth ar geir yn golygu bod pobl yn cerdded neu'n beicio llai ar gyfer teithiau byrrach ac, i'r rhai nad ydynt yn gwneud unrhyw ymarfer corff, gall ffordd o fyw sy'n seiliedig ar yrru ceir gael effaith niweidiol ar iechyd, ffitrwydd a lles.
- 2.2.10 Er y twf parhaus i berchnogaeth ceir a chynnydd i nifer y cartrefi a dau neu fwy o geir ym Mhen-y-bont ar Ogwr, nid oes gan drigolion yn 22% o'r cartrefi fynediad at gar. I drigolion yn y cartrefi hyn, mae'n rhaid gwella mynediad at foddau eraill o drafnidiaeth fel trafnidiaeth gyhoeddus a chyfleusterau cerdded a beicio i'w galluogi i fanteisio ar y cyfleoedd cymdeithasol, economaidd a chyflogaeth sy'n bodoli yn y Fwrdeistref Sirol.
- 2.2.11 Dylai darparu cyfleusterau addas a phriodol i gynorthwyo symudedd y rhai sydd wedi'u hallgáu'n gymdeithasol fod yn rhan annatod o'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol felly. Er enghraifft, mae'n hanfodol bod cyfleusterau trafnidiaeth yn cael eu darparu i gysylltu cymunedau â chyfleoedd addysgol er mwyn gwella ac ehangu sgiliau'r boblogaeth a gwella eu rhagolygon cyflogaeth.

Iechyd

- 2.2.12 O ran iechyd a gofal cymdeithasol, canolbwynt y CTLI hwn yw penderfynu sut i ymdrin â'r effaith y mae'r ddarpariaeth o gynlluniau iechyd a gofal cymdeithasol yn ei chael ar seilwaith trafnidiaeth lleol, ac ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn

benodol. Wrth fynd i'r afael â'r mater hwn, mae angen i'r Cyngor fod yn ymwybodol o broffiliau hygyrchedd cyfleusterau iechyd cyfunol yn y dyfodol ac a fyddai teithio iddynt yn fforddiadwy. Bydd y Cyngor yn parhau trafodaethau partneriaeth gyda darparwyr eraill felly, er mwyn archwilio ffyrdd arloesol o wneud gwell defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus, trafndiaeth gymunedol, tacsis a thrafnidiaeth ysbytai.

2.2.13 Mae gan newidiadau i'r ddarpariaeth o ofal cymdeithasol ac iechyd yng Nghymru oblygiadau mawr i gynllunio a blaenoriaethu buddsoddiad mewn trafndiaeth leol ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Mae gan y cam o gyfuno gwasanaethau gofal iechyd fel mewn meddygfeydd teulu ac mewn ysbytai mawr oblygiadau i drafnidiaeth. Ym Mhen-y-bont ar Ogwr er enghraifft, mae neilltuo Ysbyty Maesteg fel ysbyty cleifion allanol cymuned yn gwasanaethu'r Cymoedd, rhannau o Fro Morgannwg ac Abertawe, a chyfleuster cleifion mewnol ar gyfer trigolion Pen-y-bont ar Ogwr yn cael effeithiau ar seilwaith trafndiaeth lleol. Mae hefyd yn rhoi pwysau cynyddol ar wasanaethau trafndiaeth presennol yn ogystal ag arwain at ofynion trafndiaeth ychwanegol o fannau newydd.

2.2.14 Derbynnir yn eang bod poblogaeth sy'n heneiddio yn arwain at anghenion iechyd a chymdeithasol na all gwasanaethau iechyd eu datrys ar eu pen eu hunain. Yn aml, tybir bod problemau'n ymwneud â bod yn oedrannus yn gysylltiedig ag iechyd yn bennaf, ond ceir achosion lle mai unigrwydd ac arwahanrwydd yw'r her. Gwaethygir hyn gan wahaniad gofodol lle mae pobl hŷn a'u cysylltiadau cymdeithasol yn cael traferth yn gwneud cyswllt ffisegol, naill ai oherwydd y diffyg opsiynau trafndiaeth sydd ar gael, fel diffyg mynediad at gar neu drafnidiaeth gyhoeddus, neu seilwaith o ansawdd gwael sy'n eu hatal rhag teithio'n llesol yn eu hardaloedd lleol. Bydd y ddarpariaeth o drafnidiaeth fforddiadwy mewn cymunedau lleol yn helpu i lenwi'r bwlch hwn.

2.2.15 Dros y blynyddoedd, mae'r Cyngor wedi bod yn annog datblygiad gwasanaethau trafndiaeth cymunedol i ddiwallu anghenion trafndiaeth trigolion nad yw gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus prif ffrwd yn darparu ar eu cyfer. Mae gan wasanaethau trafndiaeth cymunedol swyddogaeth allweddol



i'w chyflawni o ran darparu gofal cymdeithasol ac iechyd ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Yn ogystal â diwallu anghenion trafndiaeth cymdeithasol pobl hŷn yn y fwrdeistref sirol a'u cynorthwyo i fyw'n annibynnol, mae gan drafnidiaeth gymunedol y potensial i gefnogi trefniadau newydd yn gysylltiedig â'r ddarpariaeth o wasanaethau gofal iechyd. Er mwyn sicrhau bod cydlynad a chydgyssylltiad rhwng cynllunio trafndiaeth leol a'r ddarpariaeth o wasanaethau iechyd, mae'r Cyngor wedi bod yn trafod â'r sector gofal iechyd i sicrhau bod y CTLD a chynlluniau ar gyfer trafndiaeth nad yw'n frys yn ategu ei gilydd. Cydnabyddir y byddai manteision cymunedol o alinio gwasanaethau trafndiaeth cymunedol gydag angen gofal iechyd.

2.2.16 Ni all trafndiaeth atal heneiddio, ond gall gyfrannu at welliannau iechyd personol mewn ffordd arwyddocaol, gan gynnwys cynorthwyo i atal gordewdra, yn enwedig ymhlith pobl ifanc. Ym Mhen-y-bont ar Ogwr, roedd 37% o oedolion yn anweithgar

neu ni chymerasant ran mewn 30 munud o weithgarwch ar unrhyw un adeg yn ystod yr wythnos ddiwethaf (yn 2012-2013)²². Canfuwyd bod cerdded a beicio yn arwain at fanteision i iechyd corfforol a meddyliol. Felly, bydd mwy o gerdded a beicio yn cyfrannu at boblogaeth iachach ac o fudd i'r economi ehangach a chymdeithas yn ei chyfanrwydd.

2.2.17 Yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae'r Cyngor wedi datblygu cynlluniau cerdded a beicio trwy gyfraniadau datblygwyr yn rhan o'r broses o ddatblygu defnydd tir, a thrwy raglenni cyllid grant fel rhaglen llwybrau diogel mewn cymunedau Llywodraeth Cymru a rhaglen Rhwydwaith Beicio'r Cymoedd a ariannwyd trwy Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF). Yn unol â Deddf Teithio Llesol 2014, bydd y Cyngor yn datblygu rhwydweithiau teithio llesol cydlynol a chydgyssylltiedig yn y fwrdeistref sirol.



2.2.18 Sicrhau newid moddol fu'r brif resymeg a oedd yn sail i'r cynlluniau teithio llesol hyn yn hanesyddol. Fodd bynnag, dylid cydnabod y manteision iechyd ac amgylcheddol ychwanegol y mae'r cynlluniau hyn yn eu creu hefyd, yn enwedig lle mae'r cynlluniau hyn wedi annog teithio llesol ar gyfer teithiau beunyddiol rheolaidd. I rai trigolion, efallai mai cerdded neu feicio'r daith i'r gwaith neu'r ysgol yw'r unig gyfle realistig sydd ganddynt i wneud unrhyw ymarfer corff rheolaidd. Gall trafndiaeth wneud cyfraniad gwerthfawr at boblogaeth iachach, fwy heini a hapusach felly.

Diogelwch ar y Ffyrdd

2.2.19 Mae profiad ym Mhen-y-bont ar Ogwr yn awgrymu bod diogelwch ar y ffyrdd yn chwarae rhan arwyddocaol o ran dewis moddol, yn enwedig o ran y daith i'r ysgol. Weithiau, tybiaethau am ddiogelwch a chyflymder traffig yw'r ffactorau cyffredin y mae rhieni'n eu hystyried pan fyddant yn mynd â'u plant i'r ysgol yn y car. Cymerir pryderon tebyg i ystyriaeth gan oedolion sy'n penderfynu peidio â beicio ar y ffordd hefyd.

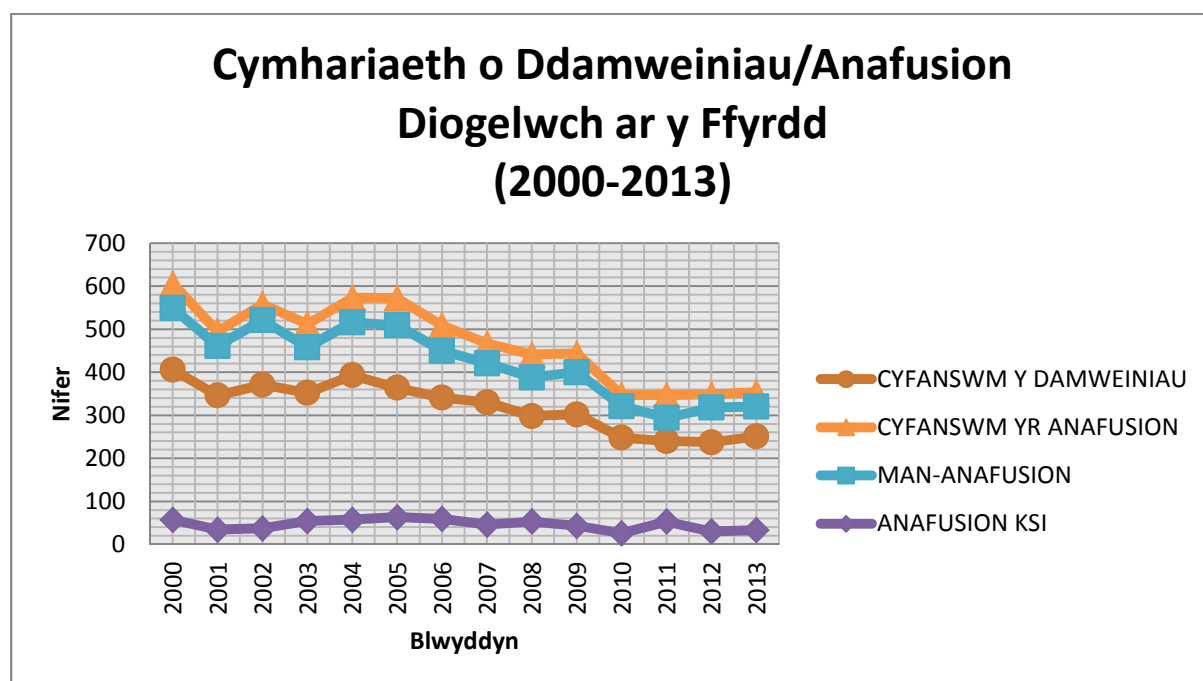
2.2.20 Mae'r Cyngor yn mabwysiadu targedau lleihau damweiniau cenedlaethol Llywodraeth Cymru fel ei dargedau lleol. Dros y blynyddoedd, mae mesurau diogelwch ar y ffyrdd a mesurau eraill i leihau lefel y damweiniau a nifer yr anafusion wedi cael eu cyflwyno ac wedi arwain at ganlyniadau cadarnhaol.

2.2.21 Yn unol ag arfer da ledled Cymru, mae'r Cyngor yn manteisio ar ddata damweiniau Stats 19 yr heddlu i ddadansoddi tueddiadau, yn enwedig yn ymwneud â gwrthdrawiadau, anafusion a mannau lle ceir llawer o ddamweiniau ar y rhwydwaith priffyrdd. Er mwyn sicrhau eglurder, mae'r Cyngor bob amser yn gwahaniaethu rhwng gwrthdrawiadau ac anafusion. O ran mannau lle ceir llawer o ddamweiniau, cyffordd 36 ar yr M4 sydd â'r nifer uchaf o ddamweiniau. Er enghraifft, yn y lleoliad hwn rhwng 2009 a 2013, bu 31 o wrthdrawiadau a 36 o anafusion, pob un yn dioddef mân-anafiadau²³.

²² Arolwg Iechyd Cymru 2012 a 2013, LIC (2014) <http://wales.gov.uk/docs/statistics/2014/140930-health-survey-la-lhb-2012-13-results-cy.pdf>

²³ Cronfa ddata Stats 19, CBSPAO.

- 2.2.22 Ers dechrau'r ganrif, rhwng 2000 a 2013, mae nifer y gwrthdrawiadau yn y fwrdeistref sirol wedi bod yn gostwng yn gyson a bu gostyngiad cymesur i nifer yr anafusion. Yn 2000, bu 406 o wrthdrawiadau a 606 o anafusion; mae'r rhain yn cynrychioli'r nifer uchaf trwy gydol yr holl gyfnod dan sylw. Roedd y duedd o ran gwrthdrawiadau ac anafusion yn anwadal rhwng 2000 a 2005, a bu gostyngiad sefydlog cyson ers hynny. Cofnodwyd y gostyngiad mwyaf rhwng 2009 a 2010 pan ostyngodd nifer y gwrthdrawiadau 18% a nifer yr anafusion 22%. Gwelir y duedd hon, lle mae nifer yr anafusion yn gostwng yn gynt na nifer y gwrthdrawiadau, trwy gydol y cyfnod.
- 2.2.23 Er hyn, mae'r duedd o ran gwrthdrawiadau marwol ac anafusion marwol yn wahanol lle mae nifer yr anafusion marwol wedi bod yn uwch na nifer y gwrthdrawiadau marwol mewn rhai achosion. Mae'r graff yn Ffigur 2.1 isod yn dangos y tueddiadau o ran cyfanswm y gwrthdrawiadau, cyfanswm yr anafusion a nifer yr anafusion wedi'u dadansoddi'n fân-anafiadau a'r rhai a fu farw neu a gafodd eu hanafu'n ddifrifol (KSI) o ddechrau 2000 hyd at ddiwedd 2013.



Ffigur 2.1 – Ystadegau Anafusion a Damweiniau Diogelwch ar y Ffyrdd (2000 -2013)²⁴

- 2.2.24 Ar draws yr holl ddulliau trafnidiaeth, bu'r gostyngiad mwyaf i nifer yr anafusion ymhlith y rhai mewn ceir, o 415 yn 2000 i 239 yn 2013. Gwnaed mân-welliannau i'r tueddiadau anafusion ymhlith cerddwyr. Fodd bynnag, mae beicwyr pedalau a beicwyr modur yn dal i fod mewn mwy o berygl ar ffyrdd yn y fwrdeistref sirol. O ran beicwyr modur, cofnodwyd y gyfradd uchaf o 37 o anafusion yn 2007 a bu gwelliannau sylweddol ers hynny, wrth i 18 o anafusion gael eu cofnodi yn 2010. Fodd bynnag, mae nifer yr anafusion wedi bod yn cynyddu ers cyrraedd 27 o anafusion yn 2013. Mae'r duedd o ran beicwyr pedalau yn debyg a chofnodwyd y nifer isaf yn 2006. Cyrhaeddodd y gyfradd anafusion ar gyfer beicwyr pedalau ei uchaf o 31 yn 2004 ac er bod y duedd wedi bod yn anwadal ers hynny, roedd y gyfradd wedi gostwng i 18 erbyn 2013, sy'n welliant o 42%.

²⁴ Cronfa ddata Stats 19, CBSPAO.

- 2.2.25 Mae plant yn y grŵp oedran 0 – 15 ymhlith y defnyddwyr priffyrdd mwyaf agored i niwed yn y fwrdeistref sirol ac roeddent yn cynrychioli 11% o anafusion yr holl ddamweiniau. Rhwng 2000 a 2013, anafusion a oedd yn blant oedd yr ail uchaf ymhlith cerddwyr (34%) ar ôl y grŵp oedran 25 – 69 a oedd yn cynrychioli bron i 38%. O ran moddau eraill, roedd 18% o anafusion damweiniau car yn blant; ac roedd 35% o'r holl anafusion ar feiciau pedalau yn blant hefyd.
- 2.2.26 Gwnaed cynnydd sylweddol dros y blynyddoedd i leihau nifer y damweiniau a'r anafusion yn y Fwrdeistref Sirol. Mae mesurau a gyflwynwyd yn cynnwys cynlluniau diogelwch ar y ffyrdd a rheoli traffig ac ymgyrchoedd addysg a chyhoeddusrwydd. Anogwyd plant ysgol gynradd ym Mhen-y-bont ar Ogwr i gymryd rhan yn y cynlluniau Kerbcraft a Swyddogion Diogelwch ar y Ffyrdd Iau, hyfforddiant beicio a'r prosiect Bike It a noddwyd gan Sustrans. Bydd addysg diogelwch ar y ffyrdd yn parhau i fod yn rhan flaenllaw o ddarparu hyfforddiant, gwybodaeth a'r sgiliau perthnasol i blant yn arbennig os ydynt am elwa o'r rhaglen eang o fesurau teithio llesol sydd wedi'u trefnu yn y CTLI.
- 2.2.27 Byddai newidiadau i'r ddarpariaeth o gludiant i'r ysgol trwy roi Darpariaeth Statudol a Chanllawiau Gweithredol Teithio gan Ddysgwyr (2014) ar waith yn golygu ei bod yn debygol y byddai disgwyl i fwy o blant gerdded neu feicio i'r ysgol. Mae'r un mor berthnasol felly bod plant yn dysgu'r sgiliau gofynnol a fyddai'n eu galluogi i nodi perygl a sut i'w osgoi. Byddai hyn yn ategu rhaglen Llwybrau Diogel mewn Cymunedau Llywodraeth Cymru lle darperir cyllid ar gyfer gwelliannau diogelwch ac amgylcheddol i lwybrau cerdded a beicio i ysgolion ac yn eu cyffiniau.

Gweithgarwch Economaidd

- 2.2.28 Mae system drafnidiaeth o ansawdd uchel yn hanfodol ar gyfer creu swyddi a thwf economaidd yn y Fwrdeistref Sirol. Mae'r CTLI yn cydnabod hyn a'r swyddogaeth y mae seilwaith trafndiaeth, fel y rhwydwaith priffyrdd, yn parhau i'w chyflawni o ran denu mewnfuddsoddiad i'r Fwrdeistref Sirol ac o ran darparu cysylltiadau strategol â rhannau eraill o'r wlad, yn enwedig y Prifddinas-ranbarth.
- 2.2.29 Mae proffiliau cyflogaeth yn y Fwrdeistref Sirol wedi bod yn gyson â newidiadau strwythurol yn yr economi leol, sy'n symud oddi wrth weithgynhyrchu. Y sector gwasanaethau sy'n dominyddu cyflogaeth yn y fwrdeistref sirol ar hyn o bryd felly, ac mae'n gyfrifol am tua 75% o'r holl gyflogaeth. 57% oedd lefel y gyflogaeth sector gwasanaethau dri degawd yn ôl. Er bod cyfran y swyddi sector gweithgynhyrchu ym Mhen-y-bont ar Ogwr wedi gostwng ac yn cynrychioli 17.5% erbyn hyn, mae'n dal i fod yn uwch na chyfartaledd Cymru o 13.7% a chyfartaledd Prydain Fawr o 10.2%
- 2.2.30 Gwnaed newidiadau eraill yn ystod y cyfnod hwn. Er enghraifft, mae lefel y gyflogaeth ran-amser wedi bod yn cynyddu, yn enwedig ymhlith gweithwyr benywaidd. Gan fod y tueddiadau hyn mewn cyflogaeth yn cael effaith sylweddol ar arferion teithio a dewis moddol, mae'n hanfodol bod buddsoddiad mewn trafndiaeth yn cydnabod y gwahanol ofynion.
- 2.2.31 O ran patrymau cymudo, mae Arolwg Poblogaeth Blynyddol 2010 yn dynodi bod 70% o drigolion y Fwrdeistref Sirol yn gweithio yn ardal Pen-y-bont ar Ogwr, cyfran sy'n adlewyrchu'r cyfartaledd ar gyfer holl awdurdodau lleol Cymru. Mae cyfrifiad poblogaeth 2011 yn nodi ffigur ychydig yn uwch. O blith trigolion Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr County a oedd yn teithio i'r gwaith, roedd tua 76% yn gweithio yn y Fwrdeistref Sirol ac roedd cyfanswm o 91% yn gweithio yn ardal Sewta gynt. O ran perthnasedd i gynigion ar gyfer ad-drefnu llywodraeth leol, roedd canran debyg o

drigolion Pen-y-bont ar Ogwr yn teithio i weithio ym Mro Morgannwg (3%) ag yr oeddent i Gastell-nedd Port Talbot.

2.2.32 Mae patrymau cymudo a mannau cyflogaeth yn berthnasol ond mae'r ffordd y mae trigolion yn teithio i'r gwaith yn fwy perthnasol i'r CTLI. Mae cyfrifiad 2011 yn dangos bod 61,259 o'r 102,805 o bobl yn y grŵp oedran 16 – 74 mewn cyflogaeth, a bod 2,024 ohonynt yn gweithio gartref. At ddibenion teithio i'r gwaith, dim ond y rhai a oedd yn teithio fyddai'n cael eu hystyried yn y dadansoddiad o ddewis moddol. Felly roedd cyfanswm o 59,235 o drigolion Pen-y-bont ar Ogwr yn teithio i'r gwaith ac 82.5% yn teithio mewn car, neu 83% gan gynnwys tacsis. Dosbarthwyd tua 75% o'r defnyddwyr ceir fel y gyrrwr, sy'n golygu eu bod yn teithio ar eu pen eu hunain; roedd 5.5% yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus; roedd 9% yn cerdded neu'n beicio ac roedd beicio'n cyfrannu llai nag 1% (0.8%); roedd moddau trafnidiaeth eraill, gan gynnwys beic modur, yn 1.1%.

2.2.33 Mae cyfanswm o 14,300 o bobl yn cymudo allan o'r Fwrdeistref Sirol i weithio ac mae 13,400 yn cymudo i mewn, sy'n creu all-lif net o 900. Y prif ardaloedd ar gyfer cymudo allan yw Caerdydd, 5,400, Castell-nedd Port Talbot, 3,100, Rhondda Cynon Taf ac Abertawe, 2,000 yr un, a Bro Morgannwg, 1,800. O ran tarddiad y rhai sy'n gweithio yn y Fwrdeistref Sirol, ceir cymudo i mewn sylweddol o Rongda Cynon Taf, 5,100 a Chastell-nedd Port Talbot, 3,300. Mae'n bwysig nodi bod safleoedd cyflogaeth a phreswyl mawr drws nesaf i'r Fwrdeistref Sirol yn Rhondda Cynon Taf a Chastell-nedd Port Talbot a allai esbonio'r nifer fawr o deithiau cymudo i mewn.

2.2.34 O ran busnes a swyddi, mae'n eglur bod mwyafrif y gyflogaeth wedi'i lleoli yn nhref Pen-y-bont ar Ogwr a'r cyffiniau, lle mae 62% o'r swyddi yn y Fwrdeistref Sirol wedi'u lleoli. Fel yr anheddiad mwyaf yn y Fwrdeistref Sirol, ac ynghyd â'i swyddogaeth hanesyddol a gweinyddol fel canolfan gwasanaethau a chyflogaeth, mae tref Pen-y-bont ar Ogwr mewn sefyllfa dda i gynnig cyfleoedd o'r fath. Mae'r duedd hon yn debygol o barhau gan yr ystyrir bod y dref yn lle deniadol i fusnesau leoli, o ystyried y sail gyflogaeth bresennol a'r ffaith bod llafur medrus ar gael. Canol y dref, Ystad Ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr, Ystad Ddiwydiannol Waterton, Parc Gwyddoniaeth Pen-y-bont ar Ogwr ac Ystad Ddiwydiannol Bracla a'r Lliidiart yw'r lleoliadau cyflogaeth allweddol.



- 2.2.35 Er mwyn cysoni gofynion buddsoddi mewn trafndiaeth ag anghenion twf economaidd a chreu swyddi, bydd y CTLI yn integreiddio ymyriadau trafndiaeth gyda'r pedair prif flaenoriaeth a bennwyd gan Lywodraeth Cymru a fydd hefyd yn cael eu defnyddio fel prif sbardunau'r Cyngor ar gyfer twf economaidd a thrafnidiaeth. Dyma nhw:
- Cefnogi twf economaidd a diogelu swyddi
 - Lleihau anweithgarwch economaidd.
 - Sicrhau bod trafndiaeth yn gwneud y cyfraniad mwyaf posibl at drechu tlodi
 - Annog trafndiaeth fwy diogel, iachach a chynaliadwy.
- 2.2.36 Dylid hybu datblygiad economaidd a chreu swyddi yn unol ag amcanion datblygu cynaliadwy fel y gall y seilwaith trafndiaeth a'r amgylchedd eu cynnal. Bydd bodloni amcanion y CTLI i gynorthwyo twf economaidd a diogelu swyddi, boed trwy fewnfuddsoddiad neu fuddsoddiad lleol, yn creu gofynion a heriau ychwanegol i'r rhwydwaith trafndiaeth. Bydd angen i fentrau twf economaidd felly ddangos gallu datblygwyr i ymgorffori mentrau trafndiaeth cynaliadwy, fel datblygu cynlluniau teithio cwmnïau, lleoli mewn mannau sy'n cael eu gwasanaethu'n dda gan drafndiaeth gyhoeddus a manteisio ar gyfleoedd teithio llesol.
- 2.2.37 Gan fod Pen-y-bont ar Ogwr wedi'i leoli ar hyd coridorau'r M4 a'r rheilffordd genedlaethol, mae gan y Fwrdeistref Sirol gysylltiadau trafndiaeth rhagorol â de Cymru a'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach. Mae'r cysylltiadau hyn yn sicrhau bod yr ardal yn cynnig nifer o bosibiliadau datblygu defnydd tir a thwf economaidd sy'n ei gwneud yn ddeniadol i ddiwydiant a chyfleoedd economaidd eraill leoli yn y Fwrdeistref Sirol. Fodd bynnag, er mwyn gwireddu'r potensial y mae'r cyfleoedd hyn yn ei gynnig yn llawn, mae'n hanfodol bod y rhwydwaith trafndiaeth yn cael ei reoli'n effeithiol er mwyn bodloni dyheadau economaidd hirdymor y Fwrdeistref Sirol a buddsoddwyr sy'n cael eu denu i'r ardal.
- 2.2.38 Mae cyfleoedd twristiaeth a manwerthu yn ychwanegu at botensial economaidd y Fwrdeistref Sirol hefyd ac mae adfywio economaidd canol trefi Pen-y-bont ar Ogwr a Maesteg yn ddiweddar wedi cynyddu potensial o'r fath. Mae cyfleoedd twristiaeth yn bodoli ym Mhorthcawl a bydd y strategaeth adfywio bresennol i wella trafndiaeth, tai a phroffil masnachol y dref yn gwneud y Fwrdeistref Sirol yn lle mwy deniadol fyth i fyw, gweithio a chwarae ynddi ac i ymweld â hi.
- 2.2.39 Gall cynyddu mynediad at fannau i dwristiaid trwy drafndiaeth gyhoeddus a moddau teithio llesol wella cyfraniad y diwydiant twristiaeth ym Mhen-y-bont ar Ogwr at yr economi leol ymhellach. Gall cyfleusterau a seilwaith gwell ar gyfer bysiau, ynghyd â llwybrau cydlynol a chyfleus i gerddwyr a beicwyr, helpu i greu cyfleoedd newydd ar gyfer twristiaeth a denu ymwelwyr nad oes ganddynt fynediad at gar. Hefyd, gall helpu i leihau pwysau tymhorol ar y rhwydweithiau ffyrdd sy'n gwasanaethu'r mannau hynny, yn ogystal â chaniatáu iddynt gael eu defnyddio ynddynt eu hunain, yn enwedig o ran llwybrau cerdded a beicio.

Hygyrchedd

- 2.2.40 Bydd lleoli datblygiadau ar hyd coridorau sydd wedi'u gwasanaethu'n dda gan drafndiaeth gyhoeddus yn arbennig o ddeniadol i fusnesau sy'n ddwys o ran llafur fel canolfannau galwadau. Er mwyn darparu ar gyfer hyn, mae CDLI Pen-y-bont ar Ogwr wedi nodi coridorau trafndiaeth aml-fodd sy'n darparu cysylltiadau uniongyrchol rhwng y prif fannau preswyl a chanolfannau cyflogaeth. Mae'r syniad o goridau aml-foddol yn cynnig y cyfle i ystyried gwella trafndiaeth ar hyd coridor o ddylanwad mewn ffordd sy'n cynnwys pob dull trafndiaeth. Mae hyn yn galluogi'r Cyngor i asesu sut y byddai buddsoddiad mewn un dull trafndiaeth yn ategu eraill gan sicrhau y

buddsoddir mewn trafnidiaeth mewn ffordd integredig a chydgyssylltiedig. Mae'r coridorau sy'n gwasanaethu tri chwm Llynfi, Garw ac Ogwr yn flaenllaw ymhlith y coridorau hyn. Hefyd, yn y cymoedd hyn yn benodol, lle ceir pocedi o amddifadedd ac y mae perchnogaeth ceir yn isel, bydd datblygu gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus ar hyd y coridorau hyn yn cynnig sail deg ar gyfer mynediad a symudedd ac yn cyfrannu at leihau allgáu cymdeithasol.



- 2.2.41 Bydd cydgysylltu gwasanaethau bysiau ar hyd y prif goridorau bysiau ac i fannau poblogaidd fel, er enghraifft, Sainsbury a'r Pines, y ddau wrth gyffordd 36 yr M4, yn rhan hollbwysig o fodloni'r targedau a osodir yn y CTLI hwn. Mae angen buddsoddiad mewn seilwaith bysiau ac mewn gwasanaethau a redir gan weithredwyr bysiau. Mae strategaeth gwella coridorau bysiau a etifeddiwyd o CTLI cyntaf Pen-y-bont ar Ogwr yn bodoli eisoes, a'i bwyslais hanfodol yw gwella amseroedd, dibynadwyedd ac amledd teithiau bysiau, ac mae'n cynnwys mesurau i wella safleoedd bws, gwella capasiti cyffyrdd a, lle'n bosibl, darparu mesurau blaenoriaeth i fysiau.
- 2.2.42 Cydnabyddir yn bendant, ar hyd llwybrau penodol, bod rhai gweithredwyr bysiau wedi cyflwyno opsiynau newydd ar wasanaethau sy'n cynnig cysylltiad Wi-Fi ar fysiau, bysiau llawr isel a gwybodaeth amser real, y cwbl mewn ymdrech i wella'r profiad o deithio ar y bws. Fodd bynnag, dibynadwyedd, cysur, prydlondeb a phrisiau isel neu gyfleustra tocynnau yw dymuniadau sylfaenol teithwyr. Mae'n angenrheidiol felly bod y Cyngor a gweithredwyr bysiau'n parhau i weithio gyda'i gilydd i ddarparu gwasanaeth sy'n cynnig dewis go iawn a fforddiadwy i drigolion y Fwrdeistref Sirol. Byddai partneriaeth o'r fath yn hwyluso neu'n cynnig sail gadarn ar gyfer archwilio partneriaethau ansawdd statudol.
- 2.2.43 Ni ddylid cyfyngu gwell mynediad at fannau cyflogaeth i symudiadau modur yn unig, ond dylid cynnwys symudiadau cerddwyr a beicwyr hefyd er mwyn cynnig dewis amgen effeithiol i drigolion sy'n dymuno cerdded neu feicio i'r ysgol, i'r gwaith neu ar gyfer hamdden.
- 2.2.44 Lle mae cyfleusterau cerdded a beicio'n bodoli, maent yn cynyddu dewisiadau hygyrchedd, yn enwedig ar gyfer teithiau lleol byr, a gallant helpu i leihau'r defnydd o

gludiant modur, yn enwedig y car, ac felly tagfeydd ar y ffyrdd a'r anfanteision a ddaw yn eu sgil, fel allyriadau, sŵn a dirgryniad, er enghraifft. Fodd bynnag, mae pryderon am ddiogelwch ar y ffyrdd ac anaddasrwydd cyfleusterau beicio, yn enwedig mewn ardaloedd trefol ac ar y ffordd, yn tueddu i atal pobl rhag beicio at ddibenion trafnidiaeth a hamdden.

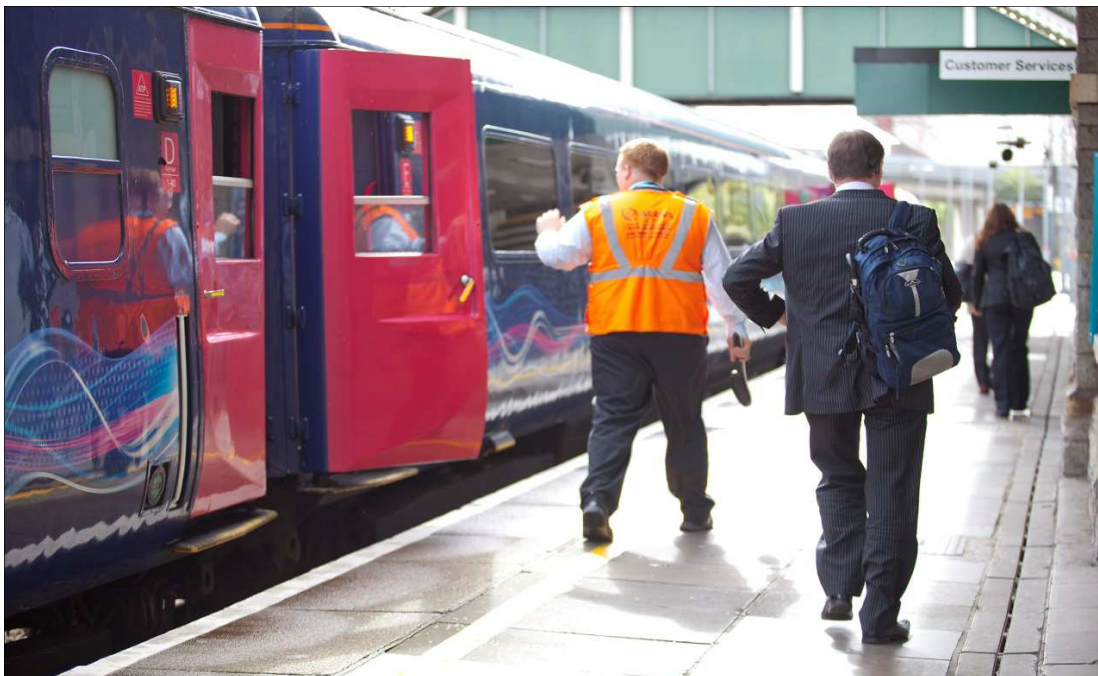
- 2.2.45 Bydd cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2014 yn sicrhau bod awdurdodau lleol yn cymryd i ystyriaeth nid yn unig y llwybrau a'r cyfleusterau teithio llesol y mae pobl yn eu defnyddio ar hyn o bryd i wneud eu teithiau beunyddiol. Bydd darpariaethau'r Ddeddf yn grymuso awdurdodau lleol i nodi a darparu rhwydweithiau teithio llesol sy'n diwallu anghenion trigolion lleol ac a fydd yn caniatáu gwell mynediad at wasanaethau a chyfleusterau lleol. Bydd hyn o bwysigrwydd arbennig i'r aneddiadau hynny a allai fod wedi'u gwasanaethu'n wael gan drafnidiaeth gyhoeddus, neu lle ceir cyfran uchel o gartrefi sydd heb fynediad at gar.
- 2.2.46 Er y gall gwelliannau a darpariaeth trafnidiaeth penodol, fel trafnidiaeth gyhoeddus fforddiadwy a chyfleusterau beicio, helpu i wella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth i'r tlawd a'r economaidd anweithgar, mae hefyd yn hanfodol y rhoddir ystyriaeth briodol i ofynion trafnidiaeth yr holl drigolion, gan gynnwys yr henoed a'r rhai ag anableddau neu salwch hirdymor cyfyngus. Efallai y bydd eu gofynion yn cynnwys darparu cyfleusterau trafnidiaeth cymunedol a gwledig sy'n ddigon hyblyg i ddiwallu eu hanghenion penodol.
- 2.2.47 Bydd symud nwyddau ar reilffyrdd yn cael ei annog hefyd. Mae'n rhaid cydnabod o hyd y bydd y rhan fwyaf o symudiadau nwyddau yn parhau i fod ar y ffyrdd, ac felly mae'n bwysig bod rhaglen hirdymor y CTLI hwn hefyd yn rhoi sylw i'r angen i gryfhau pontydd a rhannau bregus eraill o'r seilwaith priffyrdd fel y gall yr holl rwydwaith ymdopi'n effeithiol â phwysau lorïau a symudiadau nwyddau cynyddol.
- 2.2.48 Er y bydd trydaneiddio arfaethedig y rheilffyrdd rhwng Caerdydd ac Abertawe a Phen-y-bont ar Ogwr a Maesteg yn gwella teithiau trên, bydd y gwaith trydaneiddio ei hun yn cael effaith sylweddol ar strwythurau priffyrdd presennol fel pontydd ffordd a phontydd troed dros reilffyrdd. Er mwyn achub y blaen yn hyn o beth, mae'r Cyngor wedi llunio rhestr o strwythurau yn y Fwrdeistref Sirol a fydd yn cael eu heffeithio ar hyd y rheilffordd o Lundain i Abertawe, ac ar hyd y rheilffordd o Faesteg i Ben-y-bont ar Ogwr. Bydd y gwaith strwythurol hwn yn cynnig cyfle i gydgyssylltu amserlenni cynnal a chadw priffyrdd i fanteisio ar unrhyw waith a fyddai'n ofynnol i gryfhau strwythurau priffyrdd a effeithir gan y prosiect trydaneiddio'r rheilffyrdd, yn ogystal â chynnig cyfle unigryw i geisio gwelliannau fel gwell darpariaeth ar gyfer teithio llesol.
- 2.2.49 Mae ailagor rheilffyrdd a gorsafoedd a gaewyd a gwelliannau eraill i seilwaith wedi galluogi'r rheilffyrdd i gyflawni swyddogaeth arwyddocaol iawn yn y rhwydwaith trafnidiaeth. Lle maent wedi digwydd, mae'r gwelliannau hyn wedi rhoi modd amgen o drafnidiaeth i drigolion lleol a gweithwyr, sy'n lleihau'r angen i ddefnyddio ffyrdd, a chyda char yn arbennig. Mae materion yn ymwneud â buddsoddiad yn y rheilffyrdd wedi'u cadw ar gyfer Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, ceir achosion lle mae pobl sy'n frwdfrydig am reilffyrdd lleol yn cadw rhai rheilffyrdd hanesyddol ar agor ar sail wirfoddol fel gwasanaeth trafnidiaeth i dwristiaid. Gall mentrau fel y rhain gynnig y potensial o gadw mynediad at drafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig a helpu i hybu twristiaeth. Ym Mhen-y-bont ar Ogwr, mae rheilffordd Cwm Garw yn cyd-fynd â model o'r fath a allai gynnig cyfleoedd ar gyfer datblygu mentrau trafnidiaeth o'i chwmpas yn y dyfodol.

2.2.50 Er mai nad cyfrifoldeb awdurdodau lleol yw buddsoddi yn y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru, mae'r CTLI hwn yn cydnabod y gall trafnidiaeth rheilffordd wneud cyfraniad sylweddol at newid moddol, ar ei phen ei hun ac o'i chyfuno â dulliau trafnidiaeth eraill. O'r herwydd, bydd yn cael ei amlygu yn y rhaglen o ymyriadau i Lywodraeth Cymru roi sylw iddi. Nodwyd dau welliant allweddol i'r rhwydwaith rheilffyrdd ym Mhen-y-bont ar Ogwr a chyfeiriwyd atynt yn y CTC drafft. Fodd bynnag, lle ceir cyfiawnhad digonol, byddai'r Cyngor yn awyddus i archwilio cynlluniau rheilffordd neu reilffordd ysgafn posibl yn y dyfodol yn rhan o'r rhaglen Metro mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru.



2.2.51 Y cyntaf o'r ddau gynllun y sonnir amdanynt uchod yw Cynllun Gwella Amledd Maesteg a fydd yn darparu cylch goddiweddyd i alluogi gwasanaeth pob hanner awr rhwng Maesteg a Chaerdydd. Ceir cyfle i gyflwyno'r cynllun hwn ar yr un pryd â'r rhaglen drydaneiddio ar gyfer Rheilffyrdd Cymoedd De Cymru.

2.2.52 Gorsaf Reilffordd Bracla yw'r ail gynllun, sydd yn hanesyddol wedi cynnwys cyfleuster parcio a theithio a phont droed dros y rheilffordd i gynnig mynediad i gerddwyr a beicwyr rhwng Bracla ac Ystad Ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr. Bydd darparu gorsaf reilffordd ym Mracla hefyd o fudd i Langrallo a safleoedd cyflogaeth allweddol yn Ystadau Diwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr a Waterton.



2.2.53 Nid yw'r ddau gynllun rheilffyrdd hyn wedi cael eu cynnwys yn rhaglen flaenoriaethu'r CTLI gan mai cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru yw eu rhoi ar waith a goblygiadau ariannu. Serch hynny, cydnabuwyd eu manteision economaidd ac ehangach o ran mynediad at swyddi a newid moddol, yn lleol ac yn rhanbarthol, yn y CTLI.

- 2.2.54 Mae prif reilffordd de Cymru yn rheilffordd dau drac sy'n cludo o leiaf tri thrên teithwyr yr awr ym mhob cyfeiriad, pump ar adegau brig, yn ogystal â hyd at dri thrên nwyddau yr awr. Ystyrir bod y lefel hon o wasanaeth yn annigonol a'r lefel isafswm gwasanaeth ddymunol fyddai o leiaf un trên bob 15 munud.
- 2.2.55 Ceir cyfyngiadau ar y rheilffordd sy'n cludo trenau rhwng Maesteg a Chaerdydd hefyd. Mae hon yn rheilffordd un trac heb unrhyw gylch goddiweddyd, sydd felly'n atal defnydd o'r rheilffordd gan fwy nag un trên yr awr o'i gymharu â'r isafswm ddymunol o wasanaeth pob hanner awr.
- 2.2.56 Gall y cyfyngiadau capasiti y cyfeiriwyd atynt eisoes effeithio ar ddibynadwyedd a phrydlondeb gwasanaethau trên ym Mhen-y-bont ar Ogwr. Gall gwasanaeth annibynadwy, yn deillio o fethiant signalau aml neu fethiant offer, greu tybiaeth o annibynadwyedd gan wneud y fwrdeistref sirol yn anneniadol i fusnesau.
- 2.2.57 Mae nifer o gyfleusterau cyfnewid i annog integreiddiad moddol wedi'u lleoli yn y Fwrdeistref Sirol. Mae gan chwech o naw gorsaf reilffordd y fwrdeistref sirol gyfleusterau parcio a theithio, ond nid yw'r maes parcio a theithio yng ngorsaf reilffordd Pen-y-bont ar Ogwr dan reolaeth yr awdurdod lleol. Mae'r safleoedd parcio a theithio sy'n eiddo i'r cyngor yng ngorsafoddd rheilffordd Maesteg, Tondur, Sarn, Pen-coed a'r Pîl oll yn cynnwys camerâu teledu cylch cyfyng. Fodd bynnag, o'r naw gorsaf reilffordd, ceir staff yng ngorsaf Pen-y-bont ar Ogwr yn unig ac nid oes unrhyw gamerâu monitro teledu cylch cyfyng ar y rhwydwaith rheilffordd ei hun. Er bod y rhwydwaith rheilffordd yn weddol ddiogel, gellir gwneud llawer i wella diogelwch er mwyn magu hyder ymhlith y rhai sy'n agored i niwed a lleihau'r dybiaeth o droseddau.
- 2.2.58 Mae mynediad da at orsafoedd rheilffordd a threnau yn hanfodol er mwyn annog eu defnydd ymhlith pobl anabl, yn enwedig y rhai â nam corfforol a phobl oedranus. O'r herwydd, bydd mynediad at yr holl orsafoedd ym Mhen-y-bont ar Ogwr yn cydymffurfio â'r gofyniad graddiant mynediad o 1 mewn 12, a fydd yn cael ei wella i 1 mewn 20 ar gyfer pob mynediad yn y dyfodol. Caiff rampiau cadair olwyn eu cludo ar drenau hefyd ac fe'u gwneir ar gael mewn gorsafoddd pan fydd eu hangen.

Rhwydwaith Priffyrdd Strategol

- 2.2.59 Mae traffordd yr M4 yn borth allweddol ac yn annog pobl i ddatblygu o fewn y Fwrdeistref Sirol. Mae tair cyffordd ar y 18 milltir o draffordd sy'n mynd trwy'r Fwrdeistref Sirol (35, 36 a 37) ac mae'r rhain yn hanfodol ar gyfer gweithrediad effeithiol y rhan hon o'r M4. Mae problemau capasiti ar gyffordd 36 ar hyn o bryd, lle y rhagwelir y bydd y pwysau datblygu, nawr ac yn y dyfodol, yn arwain at gynhyrchu gormod o draffig ceir a allai gyfyngu ar gapasiti'r draffordd i berfformio'i swyddogaeth strategol. Mae'r pwysau hyn yn dechrau troi'r M4 yn ddosbarthydd traffig lleol, ac ni ddylai hynny ddigwydd. O ganlyniad, os na fydd camau'n cael eu cymryd i reoli'r rhan hon o'r M4 a'i chyffwrdd perthnasol yn effeithiol, rhagwelir na fydd y tueddiad cyfredol yn gynaliadwy mwyach a bydd yn rhoi'r Fwrdeistref Sirol dan anfantais economaidd ac amgylcheddol.
- 2.2.60 Mae'r prif ffyrdd yn cario traffig lleol ac yn darparu cysylltiadau hanfodol i ochr ddeheuol y draffordd, lle lleolir y rhan fwyaf o gyfleoedd gwaith y Fwrdeistref Sirol. Y rhain hefyd yw swmp y coridorau trafnidiaeth strategol a nodwyd yn y Cynllun Datblygu Lleol (CDLI). Mae'r ffyrdd hyn yn cario'r rhan helaeth o draffig y Fwrdeistref Sirol, ac er bod llai o draffig wedi bod arno ers 2008, mae'r traffig yn dechrau cynyddu nawr eto. Os bydd mwy o draffig yn dychwelyd drachefn, rhagwelir na fydd rhai rhannau ffisegol ac amgylcheddol o'r rhwydwaith priffyrdd yn gallu cynnal galwadau trafnidiaeth y cymunedau y maen nhw'n eu gwasanaethu.

2.2.61 Mae gallu'r rhwydwaith priffyrdd i wrthsefyll traffig yn fater pwysig o ran addasu i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd. Mae perygl o dirlithriadau a achosir gan lifogydd ar hyd rhai o ffyrdd y cymoedd. Mae'n broblem ddifrifol ar rai rhannau o'r rhwydwaith, fel ar yr A4061 rhwng Llangeinwyr a Phontycymer, lle gall y perygl o dirlithriad arwain at ynysu'r gymuned gyfan gan nad oes unrhyw fynediad arall i ffyrdd neu drafnidiaeth.

2.2.62 Bydd y CDLI hwn felly'n cefnogi mesurau sy'n annog defnydd priodol o dir ar hyd y coridorau hyn, ac yn rhoi mesurau trafndiaeth ar waith a fydd yn helpu i gynnal yr amgylchedd yn ogystal â'r cymunedau lleol y maen nhw'n eu gwasanaethu. Bydd y dull a fabwysiadir yn y CDLI o fynd i'r afael â'r coridor trafndiaeth strategol yn hyrwyddo'r defnydd a wneir o drafnidiaeth gyhoeddus ac yn dylanwadu ar arferion teithio a dewis o gerbyd yn y dyfodol. Bydd mesurau trafndiaeth hefyd yn cyd-fynd â chynlluniau adfywio cymunedol a chanol tref sy'n annog pobl i fyw yng nghanol y dref ac yn darparu'r hwb i drafnidiaeth ddatblygu safleoedd tir llwyd.

2.2.63 Mae ffyrdd yn dominyddu'r rhwydwaith trafndiaeth ym Mhen-y-bont ar Ogwr, sy'n ei gwneud hi'n hawdd i geir fod y dewis cyntaf o drafnidiaeth fodurol. Wedi i faint llif y traffig gyrraedd ei anterth yn 2007, lleihaodd y traffig ar y ffyrdd hyn yn raddol hyd 2012. Ers 2012, mae maint llif y traffig ar gynnydd; cynnydd sydd i'w weld yn cyd-fynd â gwella'r economi cenedlaethol.

2.2.64 Dros y bum mlynedd rhwng 2007 a 2013, dim ond 14 cilometr a ychwanegwyd at y rhwydwaith priffyrdd yn y Bwrdeistref Sirol, a'r rheini'n ychwanegiadau at ffyrdd bychain, fel y nodir yn Nhabl 2.1 isod. Mae'r ffigur hwn yn gyfwerth â chyfanswm hyd y ffyrdd a adeiladwyd ac a fabwysiadwyd ar ystadau preswyl rhwng 2007 a 2014, sef 14 cilometr. Mae'n amlwg felly bod y ffyrdd preswyl hyn, er eu bod yn ddi-ddosbarth, wedi gorfod cael eu hadeiladu o ganlyniad i ddatblygiadau tai newydd.



2.2.65 Yn gyffredinol, mae'r ffyrdd yn y sir yn mesur 793 cilometr o hyd. Mae'r Tabl isod yn dangos y newidiadau yn hydoedd y ffordd yn ôl dosbarthiad yn y Fwrdeistref Sirol rhwng 2007 a 2013.

Tabl 2.1 – Hyd Ffordd yn ôl dosbarthiad ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr

Blwyddyn	Hyd ffordd fesul dosbarth mewn cilometrau					Lefel y traffig
	Traffordd	Ffyrdd A	Ffyrdd B a C	Isffyrdd ag wyneb caled	Cyfanswm	Biliwn o gerbydau y cilometr
2007	18	104	139	518	779	1.35
2008	18	104	139	520	781*	1.31
2009	18	104	139	525	786	1.30
2010	18	104	139	526	787	1.28

2011	18	104	139	528	789	I'w ddarparu gan yr Adran Drafnidiaeth.
2012	18	104	139	528	789	1.26
2013	18	104	139	532	793	1.27
Ffynhonnell: * Yn wahanol gan yr Adran Drafnidiaeth o ganlyniad i wallau talgrynnu						

2.2.66 Yn ystod yr un cyfnod, gwelodd y rhwydwaith priffyrdd lai o draffig o un flwyddyn i'r llall, gan gofrestru gostyngiad o 5% rhwng 2007 a 2010. Fodd bynnag, roedd maint llif y traffig wedi cynyddu 11.5% yn y pum mlynedd cyn 2007.

2.2.67 Mae'r gostyngiad ym maint llif y traffig ffordd wedi cyd-fynd â dirywiad yr economi, felly nid ydym wedi teimlo effaith twf sydd bron yn sefydlog yng nghapasiti'r rhwydwaith. Ar yr wyneb, gallai ymddangos bod y cynnydd mewn gweithgarwch economaidd a'r cynnydd traffig cyferbyniol yn gofyn am ehangu maint y priffyrdd. Fodd bynnag, byddai mynd ati gyda'r meddylfryd hon yn dychwelyd i'r hen drefn "rhagfynegi a darparu".

2.2.68 Mae'r Cyngor wedi mabwysiadu'r dull o ddim ond ychwanegu at y rhwydwaith priffyrdd pan fydd datblygiad newydd yn gofyn am hynny er mwyn ateb yr alw cynyddol a ddaw yn sgil y datblygiad hwnnw. Bydd y dull hwn, ynghyd â rheoli galwadau'r rhwydwaith priffordd cyfredol yn ateb galwadau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y Fwrdeistref Sirol.

2.2.69 Mae cynnal a chadw'r rhwydwaith priffyrdd yn y fwrdeistref sirol yn ffactor pwysig o ran rheoli'r newid yn y dull teithio. Byddai cael ffyrdd gwael eu cyflwr am nad ydynt yn cael eu cynnal a chadw'n dda neu'n rheolaidd neu o gwbl yn rhoi'r fwrdeistref sirol dan anfantais am y gallai fod yn anghymhelliad i weithgarwch economaidd yn yr ardal. Gan ystyried hyn, mae Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd y Cyngor yn nodi'r fethodoleg ar gyfer adnabod yr ardaloedd risg strategol allweddol sydd angen mynd i'r afael â nhw. Mae diffyg refeniw ac ariannu cyfalaf, ac effeithiau'r newid yn yr hinsawdd, megis llifogydd, tywydd eithafol ac amhariadau ar lystyfiant, yn rhoi cyfyngiad ariannol sylweddol ar raglen cynnal a chadw'r priffyrdd. Caiff blaenoriaethau rhaglen cynnal a chadw priffyrdd y Cyngor eu seilio ar gydbwysedd rhwng y rhwydwaith priffyrdd strategol; y rhwydwaith priffyrdd ystyrlon a'r rhwydwaith priffyrdd gyfan.

2.2.70 Er bod darparu lleoedd parcio'n annog pobl i ddefnyddio ceir, yn arbennig mewn mannau lle nad oes digon o gludiant cyhoeddus, mae'n offeryn cyfyngu traffig hanfodol ac yn fesur pwysig ar gyfer dylanwadu ar ddewis trafndiaeth. Mae gan y Fwrdeistref Sirol fwy na 4,000 o leoedd parciau oddi ar strydoedd, ac mae'r rhan fwyaf o'r lleoedd yn y tair prif dref.

2.2.71 Gellid ystyried bod darparu cyfleoedd parcio, yn arbennig yng nghanol trefi, yn mynd yn groes i'r strategaeth o leihau'r ddibyniaeth ar geir. Ond, rhaid i ganol trefi gael digon o gyfleoedd i ddenu siopwyr ac ymwelwyr nad ydynt yn gallu cyrraedd trafndiaeth gyhoeddus er mwyn sicrhau bod y Fwrdeistref Sirol yn hanfodol ac yn hyfyw, ac yn cyflenwi canolfannau y tu allan i'r dref.

2.2.72 Mae'r ddibyniaeth ar drafnidiaeth fodurol a'r ddibyniaeth gynyddol ar y car modur, yn arbennig gyda chymudwyr, yn parhau i fod yn her economaidd a thrafnidiaeth i gynlluniau trafndiaeth lleol, yn arbennig o ran rheoli tagfeydd traffig ar y ffyrdd. Mae tagfeydd yn gost i'r economi lleol a rhanbarthol o ran oediadau i symudedd personol,

yn arbennig teithiau i'r gwaith, a symud nwyddau. Mae cost ychwanegol hefyd i'r amgylchedd trwy'r llygredd sŵn ac aer a gynhyrchir gan dfraniaeth fodurol. Bydd y Cyngor yn parhau i fonitro llif y traffig ar y rhwydwaith priffyrdd, yn unol â'r arian sydd ar gael, er mwyn ceisio lleihau effaith tagfeydd, er enghraifft, trwy gael cyffyrdd dan reolaeth goleuadau traffig i fod mor effeithiol â phosibl.



Yr Amgylchedd

- 2.2.73 Fel gweddill y DU, mae trafndiaeth sy'n ymwneud ag allyriadau carbon yn cyfrannu at heriau amgylcheddol Pen-y-bont ar Ogwr. Fodd bynnag, nid yw'r tueddiad mewn allyriadau carbon deuocsid wedi'i fesur fel rhan o raglen y Cyngor ar Reoli Ansawdd yr Aer yn Lleol. Yn hytrach, mae'r Cyngor wedi bod yn monitro ansawdd yr aer amgylchynol am nitrogen deuocsid (NO₂) a gronynnau mân (PM₁₀). Cynhelir y gwaith monitro mewn lleoliadau amrywiol, gan gynnwys cyffyrdd ffordd sensitif ger cylchfan Ewenny Cross, Cylchfan Tondur Road, ochr orllewinol Cowbridge Road ym Mhen-y-bont ar Ogwr a chanol tref Maesteg. Er bod C36 ar yr M4 yn brysur iawn o ran traffig, ni chaiff ei chynnwys ymhlith y safleoedd a gaiff eu hasesu a'u monitro am nad oes llawer o dai yn agos i'r gyffordd.
- 2.2.74 Mae dod i gysylltiad cyson â'r llygryddion hyn dros gyfnod hir yn effeithio ar iechyd preswylwyr, yn arbennig y rheiny sy'n byw'n agos at y safleoedd sensitif hyn. Mae'n hanfodol felly fod y CDLI yn nodi mesurau a fyddai'n helpu i leihau lefel y llygredd. Byddai rhai o'r mesurau hyn yn cynnwys lleihau'r defnydd o geir, lleihau cyflymder a lleihau tagfeydd.
- 2.2.75 Yn ogystal ag effeithiau negyddol posibl allyriadau trafndiaeth, mae'r Cyngor yn cydnabod effaith ehangach trafndiaeth ar iechyd a'r amgylchedd naturiol, yn ogystal â photensial trafndiaeth i wneud cyfraniad cadarnhaol. Mae'r manteision i iechyd unigolion o ran cynyddu gweithgarwch corfforol trwy annog pobl i gerdded a beicio'n amlach, yn arbennig ar deithiau rheolaidd fel teithio i'r gwaith neu'r ysgol, yn hysbys i bawb bellach.
- 2.2.76 Mae'r Cyngor hefyd yn cydnabod y bydd angen ystyried materion amgylcheddol presennol a rhai i ddod, fel effaith tymheredd eithafol a llifogydd amlach ar y seilwaith trafndiaeth, wrth lunio cynlluniau trafndiaeth. Gallai hyn gynnwys y defnydd posibl o seilwaith gwyrdd, er enghraifft, systemau draenio cynaliadwy (SuDS) sy'n gallu lleihau maint neu gyflymder y dŵr ffo o ardaloedd trefol, gan gynnwys y rhwydwaith priffyrdd, a fyddai'n lleihau'r straen ar systemau draenio'r priffyrdd.
- 2.2.77 Mae Tabl 2.2 isod yn dangos y prif faterion, cyfleoedd ac ymyriadau sydd wedi cael eu hystyried wrth lunio'r cynlluniau trafndiaeth o fewn y CDLI. Bydd rhoi'r cynlluniau hyn ar waith yn helpu i gyflawni canlyniadau a Gweledigaeth CDLI y Cyngor. Bydd

rhaglen fonitro a gwerthuso'r Cyngor ar gyfer y dyfodol hefyd yn seiliedig ar y rhain, fel y gwelir ym Mhennod 7.

- 2.2.78 Rhagwelir y bydd yr ymyriadau, y cynlluniau a'r canlyniadau a nodir yn Nhabl 2.2 yn dod o fewn cwrpas y bymtheg mlynedd nesaf. Fodd bynnag, mae'r Cyngor yn ymwybodol y bydd materion newydd yn codi yn y dyfodol a fydd yn cyflwyno'u cyfleoedd a'u heriau eu hunain na nodwyd yn y CDLI hwn. Rhagwelir y bydd materion a fydd yn codi o ran newidiadau i ddemograffiaeth y Fwrdeistref Sirol, patrymau gwaith newidiol, y defnydd o dechnoleg a'r angen i gydweithio â darparwyr gwasanaeth eraill ac integreiddio swyddogaethau, yn effeithio ar gyfeiriad y CDLI. Yn benodol, bydd newidiadau technolegol mewn cyfathrebu a thrafnidiaeth yn dylanwadu'n fawr ar gyfeiriad y CDLI yn y dyfodol. Bydd ymateb y Cyngor i'r heriau a ddaw yn rhan sylfaenol o'r rhaglen fonitro flynyddol i olrhain datblygiad y CDLI.
- 2.2.79 Felly, mae uno anghenion amrywiol datblygiad economaidd gydag amcanion trafndiaeth sy'n hyrwyddo datblygiad cynaliadwy a chynhwysiant cymdeithasol yn gofyn am bartneriaeth effeithiol rhwng pob rhanddeiliad mawr, yn arbennig y rhai sy'n darparu gwaith, tai, iechyd a gofal cymdeithasol, addysg a hyfforddiant. Bydd angen i gyflogwyr a gweithwyr gydweithio'n effeithiol ar fentrau fel cynlluniau trafndiaeth gwyrdd a chwmnïau os ydynt am lwyddo.

Tabl 2.2 – Materion, Cyfleoedd ac Ymyriadau ym Mwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
1	Mapiau o'r rhwydwaith bysiau, gwybodaeth am amserlenni a mapiau o'r rhwydwaith teithio llesol.	Mae'n bosibl nad oes digon o drafnidiaeth gyhoeddus yn cyrraedd safleoedd gwaith cyfredol nac arfaethedig y tu allan i ganol y dref.	Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau	<i>Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Diogelu arian S106 sy'n ymwneud â datblygiadau i wella mynediad trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell mynediad i gyfleoedd parcio a theithio a pharcio a rhannu.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafnidiaeth gymunedol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau eraill o drafnidiaeth.</i>	<i>Datblygu cynlluniau parcio a theithio a pharcio a rhannu.</i> <i>Cynllun gwella'r coridor bysiau.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Annog diweddariad o'r fenter 'Wheels to Work'.</i> <i>Datblygu cynlluniau teithio i'r gweithle.</i>
2	Mapiau rhwydwaith teithio llesol.	Mae'n bosibl nad oes yna ddigon o gyfleusterau/llwybrau teithio	Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau	<i>Ehangu'r rhwydwaith teithio llesol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	Map Diffiniol.	llesol ar gyfer safleoedd gwaith cyfredol nac arfaethedig y tu allan i ganol y dref.		<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafndiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy.</i>	<i>Datblygu cynlluniau teithio i'r gweithle.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy.</i>
3	Gwybodaeth am amserlenni bws	Mae diffyg darpariaeth bysiau ar nosweithiau a phenwythnosau'n arwain at anawsterau i gyrraedd cyfleoedd gwaith a dibyniaeth ar geir preifat	Mwy o bobl i ddefnyddio ffyrdd teithio llesol a chynaliadwy Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau	<i>Hyrwyddo dewisiadau teithio cynaliadwy a llesol eraill.</i> <i>Gwell mynediad i gyfleoedd Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu.</i> <i>Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafndiaeth</i>	<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gwaith.</i> <i>Datblygu safleoedd parcio a theithio a pharcio a rhannu</i> <i>Cynlluniau gwella coridor bysiau.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafndiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
				<i>gymunedol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i>	<i>Annog diweddariad o'r fenter 'Wheels to Work'.</i>
4	Gwybodaeth am y rhwydwaith bysiau a data amserlennu	Mae mynediad bysiau i safleoedd gwaith cyfredol ac arfaethedig yn gofyn am gyfnewidfeydd a nifer o deithiau gan weithredwyr, sy'n gwneud teithiau'n fwy cymhleth ac yn llai deniadol	Gwell mynediad i waith Gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus hawdd eu defnyddio Tocynnau integredig	<i>Annog gweithredwyr i ddefnyddio tocynnau integredig.</i> <i>Gwella cyfnewidfeydd trafnidiaeth.</i> <i>Gwell gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus</i>	<i>Gwella cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus.</i>
5	Mynegai Amddifadedd Lluosog. Data am berchnogaeth ceir Mynediad i wasanaethau iechyd gan drafnidiaeth gyhoeddus yn aml yn wael Cynlluniau	Mae'n bosibl na all pobl heb fynediad i gar fanteisio ar rai cyfleoedd gwaith a hamdden	Gwasanaethau bws sy'n galluogi cymunedau i gael mynediad i waith/gwasanaethau Manteisio i'r eithaf ar y cyfle i ddefnyddio bysiau a/neu drenau i fynd i waith allweddol a safleoedd eraill Gwell cyfleoedd i gyrraedd cymunedau a	<i>Gwell seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus bresennol a</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gwaith.</i> <i>.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	Rhwydwaith Teithio Llesol Map Diffiniol		safleoedd gofal iechyd heb gar	<i>chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafnidiaeth gymunedol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i> <i>Cysylltu â darparwyr gofal iechyd ynghylch anghenion a chyfleoedd trafnidiaeth.</i> <i>Gwell mynediad i gyfleoedd teithio a pharcio a theithio a rhannu</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>Cynlluniau gwella'r coridor bysiau.</i> <i>Annog a chydlynu datblygiad trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Datblygu safleoedd parcio a theithio a pharcio a rhannu.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
6	Data'r Cyfrifiad – data a rannwyd ar faint y boblogaeth a'u dull teithio Map Diffiniol	Mae patrymau anheddau ar wasgar yn creu goblygiadau o ran hygyrchedd a mynediad i wasanaethau allweddol,	Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau trwy deithiau cynaliadwy a llesol.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
		ac o ganlyniad mae mwy o ddibyniaeth ar geir preifat		<i>Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus.</i> <i>Hyrwyddo'r drafndiaeth gyhoeddus bresennol a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafndiaeth gymunedol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle a datblygu cynlluniau teithio personol er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafndiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Annog datblygiad cynlluniau teithio i'r gweithle/cynlluniau teithio personol.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafndiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
7	Cyfuno'r GIG Cynlluniau'r rhwydwaith trenau a bysiau a gwybodaeth am amserlenni	Mae newidiadau mewn lleoliadau gwasanaethau allweddol fel iechyd yn debygol o gynyddu nifer y teithiau mewn ceir a gallent ynysu rhai cymunedau.	Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau trwy deithiau cynaliadwy a llesol.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Gweithio gyda</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	Cynlluniau sydd ar waith ar gyfer y Rhwydwaith Teithio Llesol Map Diffiniol			<i>gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus bresennol a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Cysylltu'n agosach â'r Bwrdd Iechyd Lleol a chyfleusterau gofal iechyd o ran lleoliad gwasanaethau ac arbenigeddau.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle a datblygu cynlluniau teithio personol er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>(Cymru).</i> <i>Annog datblygiad cynlluniau teithio i'r gweithle/cynlluniau teithio personol.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
8	Cynlluniau ar gyfer y	Dim digon o drafnidiaeth	Mynediad fforddiadwy i	Gwell seilwaith a	Cynlluniau gwella'r

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	rhwydwaith trenau a bysiau, amserlenni a gwybodaeth am bris tocynnau Cynlluniau'r Rhwydwaith Teithio Llesol Map Diffiniol	fforddiadwy ar gael mewn rhai cymunedau. Angen mynd i'r afael â'r problemau y mae llawer o bobl yn eu hwynebu wrth geisio cyrchu gwaith, addysg a gofal iechyd.	swyddi, gwasanaethau ac addysg	<i>gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus</i> <i>Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus bresennol a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog datblygiad Cynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) a chynlluniau teithio personol i godi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>coridor bysiau</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu mynediad cymunedol a chynlluniau teithio personol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
9	Data ar deithio i'r gwaith	Mae cyfran uchel o deithiau a wneir gan	Gwell mynediad gan ddefnyddio dulliau teithio llesol.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	Map Diffiniol	gymudwyr yn llai na 5 cilometr o bellter, a byddai modd gwneud y teithiau hyn gan ddefnyddio dulliau teithio llesol.		<i>teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus bresennol a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog datblygiad Cynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) a chynlluniau teithio personol i godi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafndiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Cyflwyno cynlluniau teithio personol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau mynediad cymunedol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
10	Llai o boblogaeth mewn ardaloedd gwledig Map Ddiffinio	Gall gwasanaethau lleol gael eu tynnu'n ôl pan fydd poblogaeth ardal yn dirywio, gan leihau'r mynediad i wasanaethau allweddol sydd, yn ei dro, yn lleihau'r boblogaeth ymhellach.	Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i wasanaethau allweddol	<i>Gwell seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Cynlluniau gwella'r coridor bysiau</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
				<i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus gyfredol a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafndiaeth gymunedol.</i> <i>Annog datblygiad Cynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) a chynlluniau teithio personol i godi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafndiaeth.</i> <i>Gwella'r rhwydwaith Hawliau Tramwy</i>	<i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Cydlynu datblygiad trafndiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau mynediad cymunedol.</i> <i>Cyflwyno cynlluniau teithio personol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o sefydlu Canolfannau Cymunedol i gydlynu mynediad trafndiaeth i wasanaethau/ cyfleusterau, e.e. rhannu cludiant o swyddfeydd post neu dafarnau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy</i>
11	Teithiau cymharol	Cyfleoedd i gynyddu'r	Mwy o gyfleoedd i gael	<i>Gwell seilwaith i</i>	<i>Safleoedd Parcio a</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	fyr i'r gwaith wedi'u canolbwyntio ar y prif drefi.	nifer sy'n rhannu math o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol	gwaith yng nghanol trefi gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus a theithiau llesol.	<i>drafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Annog pobl i ddewis trafnidiaeth gyhoeddus a chynaliadwy arall cyfredol.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu Cynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i>	<i>Theithio.</i> <i>Cynlluniau gwella'r coridor bysiau</i> <i>Gwella cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Cyflwyno cynlluniau teithio personol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau mynediad cymunedol.</i>
12	Nid yw'r ardaloedd lle mae cyflogaeth	Mwy o angen i deithio, a theithio ymhellach, er mwyn	Cysylltiadau da o ran trafnidiaeth gyhoeddus	<i>Gwell seilwaith a gwasanaethau</i>	<i>Gwella cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	ar gynnydd yn cyd-fynd â'r ardaloedd lle mae tai ar gynnydd.	manteisio ar gyfleoedd gwaith	i ardaloedd lle mae cyflogaeth ar gynnydd	<i>trafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys mynediad i barcio a theithio.</i> <i>Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol o ardaloedd preswyl i gyfnewidfeydd teithio.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Gwell mynediad gan drafnidiaeth i gyfnewidfeydd.</i> <i>Gwell mynediad i safleoedd gwaith yng Nghyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafnidiaeth</i>	<i>Safleoedd Parcio a Theithio.</i> <i>Safleoedd Parcio a Rhannu</i> <i>Cynlluniau gwella'r coridor bysiau</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
				<i>gymunedol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i>	
13	Ceir a ddefnyddir ar gyfer cyfran uchel o deithiau Mae tagfeydd ar y rhwydwaith priffyrdd strategol Nifer uchel iawn o bobl yn teithio dros y ffin rhwng Cymru a Lloegr ar gyfer cymudo, twristiaeth ac ati, a rhagwelir y bydd hyn yn parhau.	Mwy o dagfeydd ar y rhwydwaith ffordd strategol, sy'n cynyddu amserau teithiau ac yn eu gwneud yn llai dibynadwy ar gyfer symud pobl a nwyddau	Llai o dagfeydd, cryfhau gallu'r rhwydwaith ffordd strategol i wrthsefyll traffig Llai o dagfeydd, mwy o ddibynadwyedd ar amserau teithiau, cryfhau gallu'r rhwydwaith i wrthsefyll traffig. Gwella'r potensial i bobl ddefnyddio dulliau teithio eraill ar wahân i geir ar gyfer cymudo a dibenion eraill	<i>Gwell seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus</i> <i>Gwella'r rhwydwaith ffordd strategol.</i> <i>Mwy o ddefnydd o dulliau teithio cynaliadwy a llesol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle a Chynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i> <i>Gwell seilwaith teithio llesol.</i>	<i>Datblygu safleoedd parcio a theithio.</i> <i>Datblygu safleoedd parcio a rhannu.</i> <i>Cynlluniau gwella'r coridor bysiau</i> <i>Rhoi cynigion y priffyrdd strategol ar waith.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle.</i>
14	Grwpiau defnyddwyr	Nid oes darpariaeth	Gwell mynediad i	<i>Gwella'r rhwydwaith</i>	<i>Cynigion i wella'r</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
	cludo nwyddau	ddigonol ar gyfer cerbydau cludo nwyddau ar nifer o goridorau'r priffyrdd strategol allweddol.	gerbydau cludo nwyddau	<i>ffordd strategol.</i> <i>Annog mwy o gludo nwyddau ar drenau lle bo'n bosibl (cyfrifoldeb LIC).</i> <i>Gwell cyfleoedd parcio i gerbydau cludo nwyddau lle bo'n briodol</i>	<i>priffyrdd strategol.</i> <i>Asesu lleoliadau posibl i gerbydau cludo nwyddau barcio.</i>
15	Adborth gan grwpiau defnyddwyr	Mae diffyg yn y drefn o gael tocynnau'n hwylus yn rhwystro pobl rhag defnyddio dulliau teithio gwahanol ac yn cyfyngu gorwelion teithio, yn arbennig mewn cymunedau mwy difreintiedig.	Teithiau di-dor a thocynnau integredig	<i>Gwell gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Annog gweithredwyr i ddefnyddio tocynnau integredig.</i> <i>Gwell cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus.</i>	<i>Gweithio gyda gweithredwyr trafnidiaeth i annog tocynnau integredig.</i> <i>Gwella cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus.</i>
16	Data ar dderbyn plant i ysgolion a data ar ddarparu trafnidiaeth ysgol.	Bydd newidiadau i'r meini prawf ar gyfer pellter teithio dysgwr yn effeithio ar ddarparu trafnidiaeth o'r cartref i'r ysgol ac ar ddewisiadau teithio rhieni.	Gwella'r mynediad i ddulliau teithio llesol.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol o ardaloedd preswyl i ysgolion.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
					<i>cynlluniau teithio i'r ysgol.</i>
17	Data o'r Arolwg Teithio Dysgwyr ac asesiadau Diogelwch Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr y tu allan i gatiâu'r ysgol. Data ar gynllun teithio i'r ysgol.	Tagfeydd ger ysgolion oherwydd nifer y cerbydau modur personol a ddefnyddir i gludo plant o'r cartref i'r ysgol.	Defnyddio mwy ar ddulliau trafnidiaeth eraill yn lle ceir preifat i gludo plant o'r cartref i'r ysgol.	<i>Mwy o ddefnydd o ddulliau teithio cynaliadwy a llesol.</i> <i>Hyrwyddo'r drafnidiaeth gyhoeddus bresennol a chyfleoedd teithiol llesol.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol o ardaloedd preswyl i ysgolion.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol.</i>	<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Cynlluniau Llwybrau Diogel mewn Cymunedau amrywiol</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Cyflwyno cynlluniau teithio personol.</i>
18	Data mapio ar drafnidiaeth ysgol ac adroddiadau asesu ar Ddiogelwch Ffyrdd.	Dim digon o ddarpariaeth teithio llesol sy'n addas i sefydliadau addysgol.	Gwella'r mynediad i ddulliau teithio llesol.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol, gan gynnwys llwybrau o ardaloedd preswyl i gyfleusterau addysgol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Llwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
					<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol.</i>
19	Cost tocynnau trafndiaeth gyhoeddus, tanwydd a pharcio ceir.	Mae cost gynyddol trafndiaeth yn lleihau'r cyfleoedd i fanteisio ar wasanaethau a chyfleusterau.	Gwella'r mynediad i ddulliau teithio llesol. Codi ymwybyddiaeth o gyfleoedd i leihau costau teithio.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol gan gynnwys llwybrau i gyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus, gwasanaethau allweddol a chyfleusterau.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu Cynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafndiaeth.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau mynediad cymunedol.</i>
20	Data mapio trafndiaeth ysgol. Cynigion y rhaglen Moderneiddio Ysgolion. Adroddiad asesu Diogelwch Ffyrdd.	Mwy o geir yn cael eu defnyddio i gludo plant i'r ysgol o ganlyniad i newidiadau i ddalgylch ysgolion ac effaith y rhaglen moderneiddio ysgolion.	Mynediad effeithiol i ysgolion gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol.	<i>Hyrwyddo'r drafndiaeth gyhoeddus sydd ar gael a chyfleoedd teithio llesol.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol o ardaloedd preswyl i ysgolion.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol.</i>	<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r ysgol, cynlluniau teithio i'r gweithle a Chynlluniau Mynediad Cymunedol.</i> <i>Nodi cynigion ar gyfer llwybrau diogel i'r ysgol.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
				<i>Annog pobl i rannu cerbydau.</i> <i>Annog darpariaeth o ddatrysiadau trafnidiaeth gymunedol.</i>	<i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafnidiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i>
21	Ystadegau ar Ddamweiniau Traffig ar y Ffordd Data Kerbcraft Data ar hyfforddiant beicio Data'r prosiect Beiciwch Hi Archwiliadau a data Diogelwch Ffordd eraill	Damweiniau lle ceir anafiadau personol ar y rhwydwaith drafnidiaeth o fewn y Fwrdeistref Sirol.	Llai o ddamweiniau lle ceir anafiadau personol. Gwell ymwybyddiaeth o beryglon diogelwch ffordd.	<i>Cyflwyno cyfuniad o gynlluniau diogelwch ffordd addysgol a pheiriannol</i> <i>Gweithio gyda phartneriaid i gyflwyno ymyriadau diogelwch ffordd</i> <i>Gwella'r rhwydwaith priffyrdd strategol.</i>	<i>Cynigion rheoli traffig a diogelwch ffordd a nodwyd gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.</i> <i>Archwilio cynlluniau Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflwyno hyfforddiant priodol, gan gynnwys Kerbcraft, Hyfforddiant Beicio'r Safonau Cenedlaethol a Pass Plus Cymru.</i> <i>Parhau i weithio mewn partneriaeth â Sustrans ar y prosiect Beiciwch Hi.</i> <i>Annog datblygiad cynlluniau teithio i'r</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
					<i>ysgol, cynlluniau teithio i'r gweithle a Chynlluniau Mynediad Cymunedol.</i>
22	Defnyddio mwy nag un dull o deithio i gyrchfannau twristiaeth	Dim digon o fynediad i drafnidiaeth gynaliadwy i gyrchfannau/atyniadau twristiaid, sy'n golygu bod llawer yn defnyddio ceir ar gyfer teithiau o'r fath.	Mwy o deithiau i gyrchfannau twristiaeth yn cael eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol.	<i>Gweithio gyda sefydliadau twristiaeth i hyrwyddo opsiynau teithio cynaliadwy a llesol.</i> <i>Gweithio gyda sefydliadau twristiaeth a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus i gynyddu'r mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus.</i> <i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd teithio/gwasanaethau allweddol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i gyrchfannau twristiaeth er mwyn codi ymwybyddiaeth o opsiynau trafndiaeth.</i>	<i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i gyrchfannau twristiaeth.</i> <i>Cynlluniau gwella'r seilwaith/coridor bysiau.</i> <i>Gwella'r gyfnewidfa drafnidiaeth gyhoeddus ym Mhen-y-bont ar Ogwr, Maesteg a Phorthcawl.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Cydlynu datblygiad trafndiaeth gymunedol lle bo'n briodol.</i>
23	Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer (ARhAA)	Trafnidiaeth fel ffynhonnell llygredd sy'n effeithio ar iechyd a'r amgylchedd lleol	Lleihau'r effaith negyddol y mae allyriadau trafndiaeth yn ei chael ar	<i>Gwella cyffyrdd allweddol ar y rhwydwaith priffyrdd</i>	<i>Rhoi cynigion priffyrdd strategol ar waith</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
			iechyd a'r amgylchedd	<i>allweddol.</i> <i>Gwell seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus</i> <i>Gwella rhwydweithiau teithio llesol.</i>	<i>Cynlluniau gwella'r seilwaith/coridor bysiau.</i> <i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i>
24	Arolwg Iechyd Cymru Data ar Deithio i'r Gwaith	% uchel o deithiau byr yn cael eu gwneud gan ddefnyddio ceir modur personol, sy'n cyfrannu at iechyd gwael a ffordd o fyw llesol ymhlith trigolion y fwrdeistref sirol	Mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio'n amlach. Llai o deithiau car gyrrwr yn unig.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol, gan gynnwys llwybrau i gyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus, gwasanaethau allweddol a chyfleusterau.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau teithio i'r gweithle a Chynlluniau Mynediad Cymunedol (CAPs) er mwyn codi ymwybyddiaeth o ddewisiadau trafnidiaeth.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Hyrwyddo teithio llesol trwy wybodaeth a ddarperir fel rhan o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru).</i> <i>Cyflwyno cynlluniau teithio personol.</i> <i>Annog pobl i fabwysiadu cynlluniau mynediad cymunedol.</i> <i>Archwilio'r posibilrwydd o wneud gwaith ar Lwybrau Diogel mewn Cymunedau.</i> <i>Cyflawni camau gweithredu'r Cynllun</i>

Cyf	Tystiolaeth	Beth yw'r mater?	Beth ydym am ei gyflawni? (Canlyniadau)	Sut ydym yn mynd i gyflawni hyn? (Ymyrraeth Lefel Uchel)	Camau i'w Cymryd (Cynlluniau)
					<i>Gwella Hawliau Tramwy</i>
25	Data ar deithio i'r gwaith Data ar droseddau	Pryderon ynghylch diogelwch personol yn atal pobl rhag mynd ar deithiau gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu deithiau llesol.	Mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio'n amlach. Mwy o bobl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Newid canfyddiad pobl er gwell o ran diogelwch a sicrwydd personol ar lwybrau teithio llesol a chyfnwidydd trafndiaeth gyhoeddus. Mwy o ymwybyddiaeth o beryglon diogelwch ffordd.	<i>Gwell rhwydweithiau teithio llesol, gan gynnwys llwybrau i gyfnwidydd trafndiaeth gyhoeddus, gwasanaethau allweddol a chyfleusterau.</i> <i>Gwell seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus</i> <i>Cyflwyno cyfuniad o gynlluniau diogelwch ffordd addysgol a pheiriannol</i> <i>Gweithio gyda phartneriaid i gyflwyno ymyriadau diogelwch ffordd</i> <i>Gwella'r rhwydwaith priffyrdd strategol.</i>	<i>Cynigion cerdded a beicio amrywiol.</i> <i>Cynlluniau gwella'r seilwaith/coridor bysiau.</i>

Pennod 3 – Cyfnod Tymor Byr y Cynllun

3.1 Rhaglen Tymor Byr 2015-2020

- 3.1.1 Bydd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) ar waith am bymtheg mlynedd, rhwng 2015 a 2030, a bydd yn cael ei gefnogi gan adroddiadau monitro a chynnydd a gynhyrchir bob blwyddyn. Bydd yr adroddiadau blynyddol hyn yn olrhain tri chyfnod pum mlynedd y Cynllun, gyda'r cyfnod cyntaf yn ymdrin â 2015 i 2020. Gwelir y cynlluniau a fydd yn cael eu rhoi ar waith yn ystod y cyfnod hwn, yn unol â'r arian fydd ar gael, yn Nhabl 3.1 isod. Gwelir manylion pellach o'r monitro a'r gwerthuso fydd yn cael ei wneud fel rhan o'r CTLI ym Mhennod 7.
- 3.1.2 Mae gwahaniaeth wedi'i nodi rhwng ymyriadau a chynlluniau. Mae cynllun trafndiaeth yn welliant unigol i'r seilwaith trafndiaeth a ddyluniwyd i fynd i'r afael â mater penodol, ond mae ymyriad trafndiaeth yn gyfuniad o gynlluniau a ddyluniwyd i gynnig fframwaith polisi ar gyfer cymhwyso datrysiadau trafndiaeth. Felly, y cynlluniau trafndiaeth unigol a fydd yn cyflwyno ymyriadau polisi sydd wedi'u blaenoriaethu yn y Bennod hon.
- 3.1.3 Mae cynlluniau trafndiaeth ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr wedi cael eu nodi mewn sawl dogfen dros y blynyddoedd. Anogir y dull gwahanol hwn gan ddulliau strategol a pholisi gwahanol a blaenoriaethau ariannu. Mae proses gyfredol y CTLI yn gyfle perffaith i gasglu'r holl gynlluniau trafndiaeth o'r ffynonellau hyn a'u huno mewn un ddogfen. Mae'r dull hwn yn cynnig manteision penodol gan ei fod yn darparu un fframwaith ar gyfer blaenoriaethu a hefyd yn sicrhau bod pob cynllun yn dilyn yr un drefn o ad-drefnu polisi ac arfarniad ariannu.
- 3.1.4 Mae nifer o'r cynlluniau a gynhwysir yn y rhaglen tymor byr ar hyn o bryd wedi'u nodi yn y rhaglen drydaneiddio ar gyfer prif reilffordd de Cymru a rheilffordd Maesteg. Mae trafodaethau'n parhau rhwng y Cyngor a Network Rail o ran y gwaith sydd angen ei wneud i hwyluso'r rhaglen drydaneiddio. Felly, mae'n bosibl y bydd unrhyw gynlluniau o'r fath sydd yn y CTLI cyfredol yn newid, neu'n cael eu tynnu allan, o'r rhaglen CTLI os na fydd y gwaith terfynol a gytunir arno'n debygol o effeithio ar y rhwydwaith priffyrdd.

3.2 Ariannu'r CTLI

- 3.2.1 Bydd cyflawni'r cynlluniau CTLI yn dibynnu ar yr arian sydd ar gael. Yn achos cynlluniau sydd eu hangen o ganlyniad i ddatblygiadau defnyddio tir, y datblygwr fyddai'n gyfrifol am ariannu'r holl gynllun, neu ran ohono, yn unol â'r profion fydd angen eu cyflawni dan oblygiadau cynllunio. Mewn cynlluniau o'r fath, byddai'r S106 neu'r Ardoll Seilwaith Cymunedol yn ffynhonnell ariannu bosibl. Mae'n debygol y bydd cynlluniau trafndiaeth eraill na chawsant eu rhagweld ar gyfer datblygiad newydd yn cael eu hariannu gan ffynonellau amrywiol, gan gynnwys grantiau Llywodraeth Cymru megis, er enghraifft, y Gronfa Trafnidiaeth Leol.
- 3.2.2 Yn absenoldeb rhaglen ariannu teithio llesol benodol, rhaglen Llwybrau Diogel mewn Cymunedau Llywodraeth Cymru yw'r ffynhonnell bwysicaf ar gyfer ariannu llwybrau cerdded a beicio diogel ar deithiau lleol byr. Gall grant Diogelwch Ffyrdd Llywodraeth Cymru hefyd ddarparu arian ategol ar gyfer mesurau llwybrau diogel mewn cymunedau neu lwybrau diogel i'r ysgol, yn ogystal â chyflwyno gwelliannau rheoli traffig a diogelwch ffordd cyffredinol.

- 3.2.3 Caiff llwybrau diogel, naill ai fel rhan o Gynlluniau Teithio i'r Ysgol neu Gynlluniau Mynediad Cymunedol, ynghyd â chynlluniau a mentrau Diogelwch Ffordd (cyfalaf a referiw) eu hariannu dan raglen ar wahân gan Lywodraeth Cymru, felly nid ydynt wedi'u cynnwys yn rhaglen flaenoriaethu'r CTLI hwn. Y rheswm dros hyn yw y byddai unrhyw raglenni unigol o'r fath yn diffinio telerau asesu a blaenoriaethu eu hunain pe bai arian wedi'i neilltuo yn cael ei gynnig gan Lywodraeth Cymru, a gallai'r rhain fod yn wahanol i feini prawf asesu'r CTLI.
- 3.2.4 Yn ogystal â hyn, mae'r Cyngor wedi derbyn Grantiau Blynnyddol gan Lywodraeth Cymru dros y 7 mlynedd ddiwethaf (cyfanswm o bron i £400,000) ar gyfer rhoi'r Camau Gweithredu a nodir o fewn Cynlluniau Gwella Hawliau Tramwy'r Cyngor ar waith. Er bod y dyraniad blynnyddol yn eithaf bach o'i gymharu â grantiau eraill, gall fod yn bwysig o ran galluogi nifer fach o welliannau i gael eu cwblhau i'r rhwydwaith hawliau tramwy lleol sydd, yn ei dro, yn annog cyfleoedd mynediad gwell.
- 3.2.5 Bydd y Cyngor yn ceisio cael arian o ffynonellau eraill lle bydd cynlluniau'n bodloni'r blaenoriaethau a'r meini prawf perthnasol, fel arian o'r Undeb Ewropeaidd. Bydd y Cyngor yn parhau i gydweithio â darparwyr eraill fel y sector adfywio economaidd, cymdeithasau tai lleol, datblygiadau gwledig a Sustrans i gynllunio ac integreiddio'r gwaith o gyflawni cynlluniau priodol.
- 3.2.6 Fel y nodwyd ynghynt, Llywodraeth Cymru sydd bellach yn gyfrifol am ariannu cynlluniau rheilffyrdd. Fodd bynnag, ni fydd hyn yn atal y Cyngor rhag pwysleisio pwysigrwydd rheilffyrdd i economi lleol Pen-y-bont ar Ogwr i Lywodraeth Cymru yn barhaus. Felly, byddai ceisio sefydlu partneriaeth a threfniant cydweithredol â Llywodraeth Cymru a Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn dangos ymrwymiad cadarn y Cyngor i gyflymu cynlluniau i fuddsoddi yn y ddau gynllun gwella rheilffyrdd a gynigiwyd ar gyfer Maesteg a Bracla, ac unrhyw gynlluniau eraill o'r fath lle y byddai digon o gyfiawnhad dros wneud hyn.

3.3 Ffynonellau Cynlluniau

- 3.3.1 Tynnwyd y cynlluniau a restrir yn Nhabl 3.1 o'r ffynonellau canlynol:

- Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr
- Cynllun Trafnidiaeth Ranbarthol Sewta
- Strategaeth Bysiau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr
- Strategaeth Cerdded a Beicio Pen-y-bont ar Ogwr
- Cynllun Gwella Hawliau Tramwy
- Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol Pen-y-bont ar Ogwr a Phencoed
- Cofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr

- 3.3.2 Mae cynlluniau ychwanegol wedi'u nodi yn ystod cyfnodau amrywiol o ymgynghoriadau mewnol ac allanol sy'n ymwneud â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys trigolion Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr, busnesau lleol, awdurdodau lleol cyfagos a Bwrdd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Mae'r amserlenni a roddwyd ar gyfer pob cynllun yn y tabl wedi'u pennu yn ôl cyfnod datblygu'r cynllun a'u hamserlenni cyflawni posibl, gan ystyried materion fel perchenogaeth tir, ystyriaethau amgylcheddol neu ecolegol a chaniatâd cynllunio.

Cynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr

- 3.3.3 Bwriadwyd cyflawni'r cynlluniau trafndiaeth yn y Cynllun Datblygu Lleol, yn arbennig cynlluniau mawr sy'n ymwneud â datblygu defnydd tir, erbyn diwedd cyfnod y CTLI

yn 2021, sef dechrau'r ail gyfnod (2021 i 2025) o'r CTLI hwn. Fodd bynnag, o ganlyniad i ddiwygiadau ym mholisiâu a blaenoriaethau ariannu Llywodraeth Cymru dan y Gronfa Trafnidiaeth Leol a'r rhaglen Metro, rydym wedi gorfod diwygio'r amserlenni sy'n gysylltiedig â rhai o gynlluniau'r CTLI. Felly, ni fydd rhai o'r cynlluniau hyn yn cael eu cyflawni yn ystod cyfnod cynllunio'r CTLI. Mae enghreifftiau amlwg o ddiwygiadau sydd wedi gorfod cael eu gwneud yn sgil newid polisi'n cynnwys cynlluniau gwella'r rheilffyrdd ar gyfer Maesteg a Braclla. Er y gellir bwrw ymlaen â'r cynlluniau hyn ochr yn ochr â'r rhaglen drydaneiddio, Llywodraeth Cymru sy'n bennaf gyfrifol am y rhain bellach. Mae cynlluniau eraill sy'n annhebygol o gael eu cyflawni yn ystod cyfnod y CTLI o ganlyniad i newidiadau ym mlaenoriaethu ariannol Llywodraeth Cymru yn cynnwys Llwybr Cymunedol Cwm Llynfi, a oedd fod i gael ei gwblhau erbyn 2016 yn ôl y CTLI.

- 3.3.4 Er nad yw materion sy'n ymwneud â buddsoddi yn y rheilffyrdd yn un o gyfrifoldebau awdurdodau lleol Cymru bellach, fel ym Mhen-y-bont ar Ogwr, ac felly'n methu cael eu cynnwys mewn unrhyw raglen flaenoriaethu, mae rôl y rheilffordd o ran targedu ffyrdd eraill o dtrafnidiaeth ac o ran cefnogi twf economaidd yn golygu bod yn rhaid ystyried y rhain wrth gynllunio trafndiaeth gyffredinol Pen-y-bont ar Ogwr. O ganlyniad, mae digon o sylw wedi cael ei roi i ddarparu cyfleusterau parcio a theithio ar drên fel rhan o'r ymyriadau trafndiaeth gyhoeddus.

Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Sewta

- 3.3.5 Mae'r CTLI yn disodli'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh), felly bydd yn etifeddu'r holl gynlluniau trafndiaeth oedd ynddo ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr; er na fydd ei raglen flaenoriaethol yn symud i'r CTLI. Mae dau reswm dros hyn: yn gyntaf, roedd y CTRh, fel cynllun rhanbarthol, yn canolbwyntio ar gynlluniau strategol, felly roedd y meini prawf a luniwyd ar gyfer y rhaglen cynlluniau trafndiaeth yn ystyried y blaenoriaethau rhanbarthol yn unig. Er mwyn cywiro hyn, rhaid i flaenoriaethau lleol fod yn hollbwysig dan raglen y CTLI, a rhaid i faterion sy'n ymwneud ag amddifadedd, twf economaidd, cyflogaeth, diogelwch ffyrdd a hygyrchedd fod er pennaf les buddiannau lleol. Yn ogystal â hyn, bydd ymrwymïadau rhanbarthol fel, er enghraifft, mynediad i ganolfannau rhanbarthol a pharthau twf rhanbarthol fel sydd yn y Brifddinas-Ranbarth yn cael eu cydnabod yn briodol.

Strategaeth Bysiau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr

- 3.3.6 Mae cynlluniau trafndiaeth a dynnwyd allan o'r ddogfen hon yn cynnwys yr ymyrraeth coridor bysiau. Cynlluniau gwella bysiau oedd y rhain a nodwyd yn y CTLI cyntaf ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr, a chafodd y gwaith o gyflawni'r rhain ei stopio pan gafodd y CTRh ei ddisodli gan y CTLI, yn bennaf am nad oeddent yn bodloni meini prawf cynlluniau rhanbarthol, sef canolbwynt y CTRh. Mae proses gyfredol y CTLI hwn yn darparu fframwaith priodol lle gellir blaenoriaethu gwelliannau i'r coridor bysiau er mwyn cyflawni blaenoriaethau'r dtrafnidiaeth leol, a'r blaenoriaethau economaidd ac amgylcheddol.

Strategaeth Cerdded a Beicio Pen-y-bont ar Ogwr

- 3.3.7 Strategaeth Cerdded a Beicio Pen-y-bont ar Ogwr yw un o epil ddogfennau'r CTLI cyntaf ac roedd i fod para rhwng 2009 a 2014. Ei brif nod oedd ystyried a chynllunio llwybrau teithio llesol i ganolfannau masnachol ym Mhen-y-bont ar Ogwr, eu hintegreiddio â nodau trafndiaeth gyhoeddus a'u cynnwys yn y broses reoli datblygiad defnydd tir. Ers cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 a chynhyrchu ei chanllaw ar gynllunio a chyflenwi, bydd cynlluniau a nodir yn y Strategaeth Cerdded a Beicio'n cael eu hystyried bellach fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r

cynlluniau rhwydwaith integredig, fel sy'n ofynnol gan y Ddeddf. Mae'r cynlluniau hynny sy'n hysbys wedi'u cynnwys yn y CTLI hwn a bydd cynlluniau a ddaw i law o ganlyniad i fodloni gofynion y Ddeddf Teithio Llesol yn cael eu nodi mewn fersiwn i ddod o'r CTLI a'u blaenoriaethu yn unol â'r meini prawf sefydledig yn y Cynllun.

Cynllun Gwella Hawliau Tramwy

- 3.3.8 Mae'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy: 'Waymarking the Future', ar gyfer Pen-y-bont ar Ogwr yn nodi cynigion ar gyfer gwella mynediad i gefn gwlad, yn ogystal â nodi, blaenoriaethu a chynllunio gwelliannau i'r rhwydwaith hawliau tramwy lleol sydd hefyd yn cynnwys llwybrau beicio oddi ar y ffordd. Mae'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy, ynghyd â'r Strategaeth Cerdded a Beicio, yn amlinellu rhaglen y Cyngor ar gyfer datblygu cerdded a beicio o fewn y Fwrdeistref Sirol.
- 3.3.9 O ganlyniad, mae rhai materion sy'n ymwneud â cherdded a beicio yr un peth yn y ddwy ddogfen a cheir adegau lle mae camau gweithredu'r Cynllun Gwella Hawliau Tramwy yn gorgyffwrdd â'r camau sydd yn y Strategaeth Cerdded a Beicio. Mae nifer o'r cynlluniau a chamau gweithredu a nodwyd yn y Cynllun Gwella Hawliau Tramwy hefyd wedi'u nodi yn y CTLI hwn. Felly mae'n bosibl y bydd modd defnyddio arian y Cynllun Gwella Hawliau Tramwy i helpu i gyflawni cynlluniau o'r fath fel rhan o becyn ariannu cyflawn.

Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol Pen-y-bont ar Ogwr a Phencoed

- 3.3.10 Er mwyn paratoi ar gyfer cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, comisiynodd Cyngor Pen-y-bont ar Ogwr ymgynghorwyr i baratoi Cynlluniau Rhwydwaith Teithio Llesol, yn unol â'r gweithdrefnau a oedd yn cael eu datblygu gan Lywodraeth Cymru, er mwyn nodi rhwydweithiau integredig o lwybrau teithio llesol ym Mhen-y-bont ar Ogwr a Phencoed. Nododd y cynlluniau hyn ddeuddeg prif lwybr teithio llesol a nifer o lwybrau cefnogol, yn seiliedig ar gysylltu â chyrchfannau allweddol megis cyflogaeth, addysg, cyfleusterau manwerthu ac iechyd a chyfnewidfeydd trafnidiaeth, gan ystyried llwybrau diogel posibl o amgylch ysgolion.
- 3.3.11 Mae gwaith sylweddol wedi'i wneud ar y cynllun rhwydwaith hwn pan gafodd ei ddefnyddio fel model ar gyfer datblygu Canllaw Dylunio Llywodraeth Cymru er mwyn cefnogi Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Mae llwybrau sy'n ffurfio rhan o'r rhwydwaith hwn wedi'u cynnwys yn y rhestr o gynlluniau blaenoriaethol yn y CTLI lle bo hynny'n briodol. Fodd bynnag, bydd llwybrau ychwanegol yn cael eu nodi wrth baratoi'r map llwybrau a'r mapiau rhwydwaith integredig cyfredol y mae'n ofynnol i'r Cyngor eu paratoi fel rhan o'i ddyletswydd dan y Ddeddf, a bydd y rhain yn cael eu cynnwys mewn diwygiadau i'r CTLI yn y dyfodol.

Cofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr

- 3.3.12 Dros y blynyddoedd, mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr wedi bod yn llunio cofrestr o gynlluniau sy'n rhy fach i'w hystyried o bwys strategol neu o bwys economaidd/trafnidiaeth ehangach. Fodd bynnag, mae'r rhain yn cael effaith fawr ar symudiad lleol. Mae'r cynlluniau hyn yn deillio'n bennaf o geisiadau lleol am ddiogelwch ffyrdd a gwelliannau rheoli traffig mewn lleoliadau lle tybir fod y traffig yn symud yn rhy gyflym neu lle mae gormod o lif traffig neu lle nad yw pobl yn credu bod y traffig yn ddiogel.
- 3.3.13 Yn ddiweddar, mae hyrwyddo llwybrau diogel mewn cymunedau wedi ychwanegu at y stoc o gynlluniau sy'n hwyluso cerdded a beicio i gyfleusterau lleol fel yr ysgol a'r siop leol. Yn aml, mae llwybrau o'r fath wedi cael eu hystyried yn rhan o broses leol

o ddatblygu Cynllun Teithio i'r Ysgol a Chynlluniau Mynediad Cymunedol. Mae'r Cyngor wedi ymestyn y broses leol hon trwy gynnal archwiliad o'r llwybrau diogel o amgylch pob ysgol yn y Fwrdeistref Sirol.

Tabl 3.1 – Cynlluniau Tymor Byr y Cynllun Trafnidiaeth Lleol – Cyfnod Cynllun 2015-2020

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Llwybr 8 y RhTLI - RhBC 885 i Ben-y-bont ar Ogwr	CBSP	Cwblhau llwybr 885 y RhBC o Lewis Avenue i ganol tref Pen-y-bont ar Ogwr.	SCaB; CDLI; CRhTLI; CTRh.	1	<i>Rhanbarthol</i>	£	<i>Metro; CTL.</i>
Llwybr 2 y RhTLI – Pen-y-bont ar Ogwr i Bencoed	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng canol tref Pen-y-bont ar Ogwr a Phencoed ar hyd yr A473.	SCaB; CDLI; CRhTLI; CTRh.	2	<i>Lleol</i>	£££	CTL; S106; CBSP; LIDmC; CGHT
Llwybr 10 y RhTLI – Pen-y-bont ar Ogwr i safle Canolfan Siopau Cynllunwyr Pen-y-bont ar Ogwr ar gyffordd 36 yr M4	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr ar hyd yr A4061 rhwng canol tref Pen-y-bont ar Ogwr a safle Canolfan Siopau Cynllunwyr Pen-y-bont ar Ogwr.	SCaB; CDLI; CRhTLI; CTRh.	3	<i>Lleol</i>	£££	CTL; S106
Pont rheilffordd Heol Llangrallo (de)	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR; CRhTLI.	4	<i>Lleol</i>	££	CTL; RhDNR
Pont rheilffordd Heol Llangrallo (gogledd)	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR; CRhTLI.	5	<i>Lleol</i>	££	CTL; RhDNR

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Gwelliannau i'r A4063 rhwng Sarn a Maesteg	CBSP	Gwell hygyrchedd rhwng Cwm Llynfi a'r M4 ger Cyffordd 36, gan gynnwys gwelliannau i gyffordd Tondy.	CDLI; CTRh.	6	<i>Rhanbarthol</i>	£££	CTL; S106; GDFf
Llwybr 12 y RhTLI – Gogledd Pen-y-bont ar Ogwr i gyswllt coleg Pen-y-bont ar Ogwr (gan gynnwys gwelliannau i Heol Llangrallo)	CBSP	Mae'r llwybr hwn yn ceisio gwella'r mynediad rhwng Brackla a chanol tref Pen-y-bont ar Ogwr ar hyd llinell ddymunol, a fydd yn cynnwys mynediad i Goleg Pen-y-bont ar Ogwr ac ysgolion a chyfleusterau manwerthu cyfagos.	CRhTLI	7	<i>Lleol</i>	££	CTL; LIDmC; RhDNR
Pont rheilffordd Stryd Bracla, Pen-y-bont ar Ogwr	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR; CRhTLI.	8	<i>Lleol</i>	££	CTL; RhDNR.
Gwelliannau i'r coridor bysiau ar goridorau ffordd strategol Blaengarw–Pen-y-bont ar Ogwr, Maesteg–Pen-y-bont ar Ogwr a Phen-y-bont ar Ogwr–y Bont-faen	CBSP	Gwelliannau i gyfleusterau arosfannau bws ar hyd coridorau allweddol.	CDLI; SBAL; CTRh.	9	<i>Rhanbarthol</i>	£ (yr un)	CTL; S106
Cysylltiadau gwell i'r Rhwydwaith	CBSP	Mae'r cynigion yn cynnwys cysylltiadau teithio llesol gwell	SCaB; CDLI;	10	<i>Lleol</i>	£	CTL; CGHT

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Beicio Cenedlaethol ym Mro Morgannwg		rhwng Pen-y-bont ar Ogwr a Bro Morgannwg ar hyd y B4265 a'r A48.	CRhTLI.				
Porthcawl a Rest Bay	CBSP	Mae'r cynllun yn cynnwys newid y llwybr troed llydan presennol i greu llwybr oddi ar y ffordd i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr o'r llwybr cymunedol sy'n bodoli yn Rest Bay ar West Drive, i safle adfywio arfaethedig Porthcawl yn harbwr Porthcawl.	SCaB; CDLI; CTRh.	11	<i>Lleol</i>	£	CTL; LIDmC; CGHT.
Pont Penprysg Road, Pencoed	CBSP	Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR; CCLIP	12	<i>Lleol</i>	£££	CTL; S106; RhDNR
Pont rheilffordd yr A48, y Pîl	CBSP	Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR; CCLIP;	13	<i>Lleol</i>	£££	CTL; RhDNR
Pont droed St. George's Avenue, Wildmill	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio	RhDNR; CRhTLI.	14	<i>Lleol</i>	££	CTL; RhDNR.

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
		prif reilffordd De Cymru.					
Pont droed Marlas, y Pîl	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR; CRhTLI	15	<i>Lleol</i>	£	RhDNR; CTL
Llwybr 50 y RhTLI – Cyswllt i Ysgol Gyfun Bryntirion	CBSP	Gwell mynediad ar gyfer teithiau llesol rhwng datblygiad preswyl Broadlands o'r A473 i Ysgol Gyfun Bryntirion.	CRhTLI; CTS	16	<i>Lleol</i>	££	<i>LIDmC</i> ; CTL
Llwybr 30 y RhTLI – Cyswllt Heol Ewenni	CBSP	Darpariaeth well ar gyfer teithiau llesol rhwng canol tref Pen-y-bont ar Ogwr a'r A48, gan gynnwys mynediad gwell i Ysgol Gyfun Brynteg a chysylltiadau i'r RhBC ym Mro Morgannwg.	CRhTLI.	17	<i>Lleol</i>	£	<i>LIDmC</i> ; CTL
Pont droed Heol Hendre, Pencoed	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR; CRhTLI	18	<i>Lleol</i>	£	RhDNR; CTL
Pont droed Heol Tŷ Draw, y Pîl	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR	19	<i>Lleol</i>	£	RhDNR; CTL
Llwybr 25 y RhTLI - Pencoed i Benprysg	CBSP	Mynediad gwell ar gyfer teithiau llesol o ardal breswyl ogleddol Pencoed i ganol y dref, gan	CRhTLI.	20	<i>Lleol</i>	£	<i>LIDmC</i> ; CTL

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
		gynnwys mynediad i ysgolion a'r orsaf drenau.					
Llwybr 31 y RhTLL - Ffordd Osgoi'r A48	CBSP	Cwblhau'r llwybr teithio llesol o ddatblygiad preswyl Broadlands i Ysgol Gyfun Brynteg, gan gynnwys cysylltiadau i Lwybrau 3 a 30 y RhTLL.	CRhTLL; CDLI.	21	<i>Lleol</i>	££	<i>LIDmC; S106; CTL</i>
Pont droed Ystad Diwydiannol Heol Ewenni, Maesteg		Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR	22	<i>Lleol</i>	££	RhDNR; CTL
Mynediad i dir i'r dwyrain o'r A4065, Abergarw	CBSP	Gwelliannau i'r seilwaith priffyrdd presennol, gan gynnwys trefniadau mynediad newydd a gwelliannau i'r A4065 ar gyfer teithio llesol er mwyn galluogi mynediad i ddatblygiadau arfaethedig.	CDLI	23	<i>Lleol</i>	££	<i>S106; CTL</i>
Gwelliannau teithio llesol Litchard Cross	CBSP	Darparu cyfleusterau gwell ar y gyffordd er mwyn gwella'r dulliau croesi i ddefnyddwyr teithio llesol.	CCLIP	24	<i>Lleol</i>	£	<i>LIDmC; CTL</i>
Bryncethin A4061/Cyffordd Heol Canola	CBSP	Diben y cynllun yw lleihau nifer yr anafusion a'r perygl o gael mwy o anafusion trwy ddarparu rheolaeth goleuadau traffig ar y	CCLIP	25	<i>Lleol</i>	£	GDFf; CTL

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
		gyffordd brysur hon er mwyn ystyried cerddwyr. Nid oes unrhyw gyfleusterau i gerddwyr groesi yn y lleoliad hwn ar hyn o bryd. Bydd goleuadau traffig hefyd yn helpu i arafu cyflymder traffig yn y lleoliad hwn.					
Pont droed Tŷ Merchant, Pencoed	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR	26	<i>Lleol</i>	£	RhDNR; CTL
Pont Station Road, Llangynwyd	CBSP	Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR	27	<i>Lleol</i>	££	RhDNR; CTL
Pont droed rheilffordd Pencoed	CBSP	Pont newydd yn lle'r bont droed bresennol, gyda darpariaeth well ar gyfer teithio llesol, er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru.	RhDNR	28	<i>Lleol</i>	£	RhDNR; CTL
Ffordd gyswllt yr A48-A473	CBSP	Byddai'r cynllun yn diweddarau 650m o briffyrdd presennol sydd heb eu mabwysiadu er mwyn i CBSP eu mabwysiadu ac i ddarparu priffordd gyhoeddus a		29	<i>Lleol</i>	£££	CTL

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
		fyddai'n gwella'r mynediad i ddatblygiadau presennol ar Ystad Diwydiannol Waterton, gan gynnwys Ffactri Ford. Byddai'r llwybr hefyd yn darparu ffordd arall i'r A473, prif ffordd ddosbarthu ddeheuol Pen-y-bont ar Ogwr, er mwyn gwella cadernid y rhwydwaith.					
Pont Shwt, A4063 Llangynwyd Isaf	CBSP	Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR	30	<i>Lleol</i>	££	RhDNR; CTL
Roger's Lane, Trelales/Cefn Cribwr	CBSP	Pont ffordd newydd yn lle'r un bresennol er mwyn hwyluso'r gwaith o drydaneiddio prif reilffordd De Cymru a gwelliannau i drefn bresennol y traffig, gan gynnwys darpariaeth well ar gyfer teithio llesol.	RhDNR	31	<i>Lleol</i>	££	RhDNR; CTL
Cynigion Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	CBSP	Cynlluniau amrywiol i wella mynediad trafnidiaeth gynaliadwy o fewn cymunedau, gyda phwyslais arbennig ar annog teithiau llesol i ysgolion.	Amrywiol	n/a	<i>Lleol</i>	£	LIDmC

*Mae'r costau'n seiliedig ar amcangyfrifon cychwynnol a gallant newid.

ALLWEDD

CTRh	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
CDLI	Cynllun Datblygu Lleol
RhTLI	Rhwydwaith Teithio Llesol
CRhTLI	Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol
SCaB	Strategaeth Cerdded a Beicio
SBAL	Strategaeth Bysiau'r Ardal Leol
CCLIP	Cofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr
LIDmC	Llwybrau Diogel mewn Cymunedau
CTL	Cronfa Trafnidiaeth Leol
S106	Cyfraniad cynllunio Adran S106
RhDNR	Rhaglen Drydaneiddio Network Rail
GDFf	Grant Diogelwch Ffyrdd
CGHT	Cynllun Gwella Hawliau Tramwy
UE	Arian gan yr Undeb Ewropeaidd (i'w gadarnhau)

Pennod 4 – Dyheadau Tymor Canolig a Hirdymor

4.1 Y Tymor Canolig (2016 i 2020) a'r Hirdymor (2021 i 2030)

- 4.1.1 Yn ogystal â'r cynlluniau tymor byr a nodwyd yn flaenorol, mae cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y rhaglen tymor canolig a hirdymor. Mae'r cynigion ar gyfer y tymor canolig yn ymdrin â'r cyfnod rhwng 2021 a 2025 a gwelir hwy yn Nhabl 4.1 isod, ac mae'r dyheadau hirdymor yn ymdrin â'r cyfnod rhwng 2026 a 2030 a gwelir hwy yn Nhabl 4.2 isod.
- 4.1.2 Ni ellir mynd i'r afael â'r cynlluniau a gynhwysir yn y rhaglenni tymor canolig a hirdymor yn ystod cyfnod cyntaf y CTLI oherwydd materion amrywiol, sy'n cynnwys diffyg sicrwydd o ran ariannu neu'r angen i fynd i'r afael â chyfyngiadau statudol a rheoleiddio presennol na ellir eu datrys yn y tymor byr. Ymhlith y cyfyngiadau mae materion sy'n ymwneud â pherchnogaeth tir, trefniadau ar asesiadau ecolegol a chyfyngiadau cynllunio statudol. Byddai'n rhaid datrys pob un o'r materion hyn cyn y gellid rhoi'r cynlluniau ar waith. Mae eu cynnwys yn y rhaglen tymor canolig a hirdymor yn rhoi digon o amser i fynd i'r afael â'r cyfyngiadau hyn. Felly, mae'r Cyngor yn credu y byddai'n fwy priodol i nodi y bydd y cynlluniau hyn yn cael eu cyflawni dros y tymor canolig a hirdymor.
- 4.1.3 Mae'r amserlenni a roddwyd ar gyfer cwblhau pob un o'r cynlluniau hyn yn debygol o newid, a bydd eu cyflawni'n dibynnu ar sawl ffactor, gan gynnwys, ymhlith eraill, yr arian sydd ar gael a datrysiad boddhaol unrhyw fater sy'n ymwneud â thir, ecoleg neu gynllunio.
- 4.1.4 Yn yr un modd â'r cynlluniau tymor byr, mae'r cynlluniau tymor canolig a hirdymor hefyd wedi'u cymryd o Gynllun Datblygu Lleol Pen-y-bont ar Ogwr; Cynllun Trafnidiaeth Ranbarthol Sewta; Strategaeth Bysiau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr; Strategaeth Cerdded a Beicio Pen-y-bont ar Ogwr; a Chofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr. Mae mwyafrif y cynlluniau hirach wedi'u tynnu o'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Tabl 4.1 – Cynlluniau Tymor Canolig y Cynllun Trafnidiaeth Lleol– Cyfnod cynllun 2021-2025

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Llwybr 9 y RhTLI – Pen-y-bont ar Ogwr i Sarn trwy Heol Coety	CBSP	Gwella teithio llesol rhwng Pen-y-bont ar Ogwr a Sarn trwy Heol Coety gan ddarparu mynediad uniongyrchol i'r ardaloedd preswyl cyfagos ac Ysbyty Tywysoges Cymru.	CRhTLI	1	Lleol	££	CTL
Parcio a Thalu ger gorsaf Wildmill	CBSP	Darparu cyfleuster Parcio a Theithio gyda chysylltiadau teithio llesol cysylltiedig ger gorsaf rheilffordd Wildmill.	CTRh; CDLI	2	<i>Rhanbarthol/ Cenedlaethol</i>	£	CTL; S106
Parc Gwledig a Bryngarw Brynmenyn	CBSP	Byddai'r cynnig yn cwblhau'r cyswllt coll yn Llwybr Cymunedol Cwm Garw o Barc Gwledig Bryngarw i Brynmenyn lle byddai'n cysylltu â Llwybr 4 y RhTLI ger Tondur.	CTRh; CDLI	3	Lleol	££	CTL; ERDF
Cyfnewidfa trên/bws Maesteg	CBSP	Cysylltiad gwell rhwng gorsafoedd trên a bws Maesteg	CTRh; CDLI	4	<i>Rhanbarthol</i>	£	CTL
Llwybr 5 y RhTLI - Trelales i Ben-y-bont ar Ogwr	CBSP	Gwella'r llwybr cyfredol rhwng Trelales a Phen-y-bont ar Ogwr, gan gynnwys cwblhau'r rhan goll ar hyd yr A473.	CRhTLI	5	Lleol	££	CTL; LIDmC
Llwybr 6 y RhTLI - Cefn Glas i Ben-y-bont ar Ogwr	CBSP	Gwella rhannau o'r llwybr cyfredol rhwng Cefn Glas a Phen-y-bont ar Ogwr a chreu ffordd arall fwy uniongyrchol.	CRhTLI	6	Lleol	£	CTL; LIDmC
Llwybr 3 y RhTLI -	CBSP	Gwella teithio llesol rhwng	CRhTLI	7	Lleol	££	CTL;

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Merthyr Mawr i Ben-y-bont ar Ogwr		Merthyr Mawr a Phen-y-bont ar Ogwr, gan gynnwys cysylltiadau gwell i ysgolion a meddygfeydd lleol.					LIDmC
Parcio a Thalu yn y Pîl	CBSP	Cynnig i ehangu'r cyfleuster parcio a theithio presennol o 25 culfan (gan gynnwys 2 anabl) i o leiaf 32 o gulfannau.	CTRh; CDLI	8	Rhanbarthol	£	CTL
Parcio a Thalu yn Heol Ewenni, Maesteg	CBSP	Cynnig i ddarparu cyfleusterau parcio a theithio wrth arhosfan Heol Ewenni ym Maesteg.	CCLIP	9	Rhanbarthol	£	CTL
Mynediad i Safle Gyflogaeth Strategol Island Farm	CBSP	Gwelliannau i'r seilwaith priffrdd cyfredol, gan gynnwys trefniadau cyffordd newydd a chyfleusterau teithio llesol ar yr A48 er mwyn galluogi mynediad i ddatblygiadau arfaethedig.	CDLI	10	Lleol	£££	S106; CTL
Gwelliannau i gylchfannau Ewenni a Broadlands ar yr A48	CBSP	Gweithrediadau rhwydwaith newydd ar gylchfannau Ewenni a Broadlands er mwyn cynyddu cadernid y prif lwybr lliniaru arall i'r M4.	CTRh; CDLI	11	Rhanbarthol	£££	S106; CTL
Mynediad i Ardal Adfywio Parc Afon Ewenni	CBSP	Gwelliannau i'r seilwaith priffrdd cyfredol, gan gynnwys mynediadau newydd a chyfleusterau teithio llesol ar yr A473, er mwyn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd datblygu yn y dyfodol.	CDLI	12	Lleol	£££	S106; CTL

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
Llwybr 93 y RhTLI – Ffordd Gylchol Bracla	CBSP	Gwella'r cysylltiadau cyfredol rhwng ardaloedd preswyl Bracla, Coety a'r Llidiart, ac ardal gyflogaeth Ystad Ddiwydiannol Bracla.	CRhTLI	13	Lleol	££	CTL; S106
Llwybr 7 y RhTLI - Pen-y-fai i RhBC 885	CBSP	Gwelliannau ar gyfer teithio llesol er mwyn gwella'r cysylltiadau rhwng pentref Pen-y-fai a RhBC 885.	CRhTLI	14	Lleol	£	CTL; LIDmC
Gwelliannau i'r Drafnidiaeth Gyhoeddus a theithio llesol yn safle Canolfan Siopau Cynllunwyr Pen-y-bont ar Ogwr /Sainsbury's.	CBSP	Gwell darpariaeth ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol ar ffordd fynediad Safle Canolfan Siopau Cynllunwyr Pen-y-bont ar Ogwr a Sainsbury's.	CCLIP	15	Lleol	£	CTL; S106
Creu ffordd ddeuol rhwng Waterton a Threlales (A48/A473)	CBSP	Creu ffordd ddeuol ar yr A48 ac A473 rhwng Waterton a Threlales gyda gwelliannau cysylltiedig ar gyfer teithio llesol. Byddai'r cynllun yn gwella cadernid y ffordd arall i'r M4 trwy'r Fwrdeistref Sirol. (Wedi'i gysylltu â Llwybr 31 RhTLI).	CTRh; CDLI	16	Rhanbarthol	£££	S106; CTL
Gwelliannau i gyffordd Heol Simmonston/ Heol Llangrallo	CBSP	Cynllun i wella symudiad y traffig trwy'r gyffordd trwy newid gosodiad y gyffordd. Bydd y gwaith yn cynnwys darparu cysylltiadau teithio llesol â	CDLI	17	Lleol	£££	S106; CTL; GDFf

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau Ariannu
		datblygiad Longacre ac Amlosgfa Llangrallo.					
Parcio a rhannu mewn lleoliadau priodol.	CBSP	Archwilio lleoliadau posibl ar gyfer safleoedd parcio a rhannu, gan fanteisio ar gyfleusterau parcio ceir cyfredol lle'n bosibl.	CDLI	18	<i>Rhanbarthol</i>	£	<i>CTL</i>
Cynigion Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	CBSP	Cynlluniau amrywiol i wella mynediad trafnidiaeth gynaliadwy o fewn cymunedau, gyda phwyslais arbennig ar annog teithiau llesol i ysgolion.	Amrywiol	Amherthnas -ol	Lleol	£	<i>LIDmC</i>

* Mae'r costau'n seiliedig ar amcangyfrifon cychwynnol a gallant newid.

ALLWEDD

CTRh	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
CDLI	Cynllun Datblygu Lleol
RhTLI	Rhwydwaith Teithio Llesol
CRhTLI	Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol
SCaB	Strategaeth Cerdded a Beicio
SBAL	Strategaeth Bysiau'r Ardal Leol
CCLIP	Cofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr
<i>LIDmC</i>	Llwybrau Diogel mewn Cymunedau
<i>CTL</i>	Cronfa Trafnidiaeth Leol
S106	Cyfraniad cynllunio adran 106
RhDNR	Rhaglen Drydaneiddio Network Rail
GDFf	Grant Diogelu Ffyrdd
CGHT	Cynlluniau Gwella Hawliau Tramwy
UE	Arian gan yr Undeb Ewropeaidd (i'w gadarnhau)

Tabl 4.2 – Cynlluniau Hirdymor y Cynllun Trafnidiaeth Lleol - Cyfnod 2026-2030

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau ariannu
Ystad Diwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr a Wildmill	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng Ystad Ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr a Wildmill ar hyd y rheilffordd na ddefnyddir.	CRhTLI; CTRh; CDLI	1	Lleol	£££	CTL; S106
Cyfnewidfa Pen-y-bont ar Ogwr	CBSP	Gwell cysylltiad â gorsaf drenau Pen-y-bont ar Ogwr.	CTRh; CDLI	2	Rhanbarthol	£££	CTL
Gwelliannau ar Gyffordd 36 yr M4	CBSP	Asesu perfformiad cyfredol y gyffordd a nodi trefniadau eraill posibl.	CTRh; CDLI;	3	Rhanbarthol / Cenedlaethol	£££	CTL; ERDF
Pen-y-bont ar Ogwr a Phorthcawl	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr, a fydd yn bennaf oddi ar y ffordd, sy'n cysylltu Pen-y-bont ar Ogwr a Phorthcawl a fydd yn ategu Llwybr Arfordir Cymru Gyfan ac yn cysylltu â'r ffordd arfaethedig rhwng Porthcawl a'r Pîl.	CTRh; CDLI; SCaB	4	Lleol	£££	CTL; S106; CGHT
Llwybr Cymunedol Cwm Llynfi	CBSP	Y cynnig yw darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng Llwybr 4 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ger Abercynffig a Maesteg.	CTRh; CDLI; SCaB	5	Lleol	£££	CTL; UE; CGHT
Brynmenyn a Phencoed, trwy Heol-y-Cyw	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng Brynmenyn a Phencoed, trwy Heol-y-Cyw.	CTRh; CDLI; SCaB	6	Lleol	£££	S106; CTL; CGHT

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau ariannu
Parcio a Theithio yn Bracla	CBSP	Darparu cyfleuster Parcio a Theithio yn safle arfaethedig Gorsaf Bracla.	CTRh; CDLI	7	<i>Rhanbarthol</i>	££	<i>CTL; S106</i>
Cyffordd Quarella Road/A4061	CBSP	Gwelliannau i'r cyfleuster croesi cyfredol er mwyn gwella'r amgylchedd i gerddwyr ar y gyffordd brysur hon, sy'n darparu mynediad i'r orsaf fysiau a chanol y dref.	CRhTLI	8	<i>Lleol</i>	££	<i>CTL</i>
Porthcawl a'r Pîl	CBSP	Y cynnig yw darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr, a fydd yn bennaf oddi ar y ffordd, rhwng Porthcawl a'r Pîl. Byddai'r llwybr a gynigir yn clymu i mewn i gyswllt Llwybr 4 cyfredol y RhBC rhwng Gogledd Corneli a'r Pîl, Llwybr Arfordir Cymru Gyfan a'r llwybr arfaethedig o Borthcawl i Ben-y-bont ar Ogwr.	CTRh; CDLI; SCaB	9	<i>Lleol</i>	£££	<i>CTL; CGHT</i>
Llwybr 21 y RhTLI - Llangrallo i Ben-y-bont ar Ogwr trwy North Road	CBSP	Gwell mynediad i ddulliau teithio llesol rhwng Llangrallo a Phen-y-bont ar Ogwr trwy ystad ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr, gyda chysylltiadau i Lwybrau 2, 11 a 12 y RhTLI.	CRhTLI	10	<i>Lleol</i>	££	<i>CTL</i>
Gwelliannau i gyffordd Park Street/A473	CBSP	Cynllun i wella'r llif traffig trwy'r gyffordd a lleihau tagfeydd lleol ar hyd y cyswllt ar draws cymoedd.	CCLIP	11	<i>Lleol</i>	££	<i>CTL</i>

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau ariannu
Caerau a Phontyrhwl	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng Caerau a Phontyrhwl.	CTRh; CDLI; SCaB	12	<i>Lleol</i>	££	<i>CTL</i>
Llwybr 11 y RhTLI - Bracla i Langrallo Isaf	CBSP	Darparu llwybr teithio llesol sy'n cysylltu Bracla ag ystad ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr, gan adeiladu pont ar gyfer teithwyr llesol dros brif reilffordd De Cymru o bosibl.	CRhTLI	13	<i>Lleol</i>	£££	<i>CTL</i>
Mynediad i dir i'r gorllewin o Heol Maesteg, Tondur	CBSP	Gwelliannau mynediad i dir i'r gorllewin o Heol Maesteg, Tondur er mwyn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd datblygu.	CDLI.	14	<i>Rhanbarthol</i>	£££	<i>CTL; S106</i>
Llangynwyd a Llangeinwyr	CBSP	Darparu llwybr i'w rannu gan gerddwyr a beicwyr rhwng Llangynwyd a Llangeinwyr.	CTRh; CDLI; SCaB	15	<i>Lleol</i>	££	<i>CTL</i>
Llwybr 20 y RhTLI - Bracla i Ystad Ddiwydiannol Waterton	CBSP	Creu llwybr gwell i gerddwyr a beicwyr rhwng Bracla ac Ystad Ddiwydiannol Waterton gyda chysylltiadau i ystad ddiwydiannol Pen-y-bont ar Ogwr, Llangrallo a Llwybrau 2, 21 a 93 y RhTLI.	CRhTLI	16	<i>Lleol</i>	£££	<i>CTL; S106</i>
Gwelliannau i'r M4, Cyffordd 35	CBSP	Cynigion i wella gallu Cyffordd 35 i ymdopi â chynigion datblygu yn y dyfodol a'r cynnydd cysylltiedig o draffig.	CDLI	17	<i>Rhanbarthol</i>	£££	<i>CTL; S106</i>
Gwelliannau i'r A4061 rhwng Bro Ogwr a	CBSP	Cynyddu hygyrchedd rhwng Bro Ogwr a'r M4 a'r parth twf lleol i'r	CCLIP	18	<i>Lleol</i>	£££	<i>CTL</i>

Enw'r Cynllun	Awdurdod Lleol	Disgrifiad	Ffynhonnell	Blaenoriaeth	Pwysigrwydd Lleol, Rhanbarthol neu Genedlaethol	Cost (£)* <£500 mil = £ £500 mil-£1m = ££ £1m+ = £££	Ffynhonnell /Ffynonellau ariannu
Chyffordd 36 yr M4		de o'r M4.					
Gwelliannau priffyrdd Llangeinwyr i Bontycymer	CBSP	Cynigion i wella cadernid y rhwydwaith priffyrdd ac i ddarparu gwelliannau diogelwch ffordd ar yr A4064 rhwng Llangeinwyr a Phontycymer.	CCLIP	19	Lleol	£££	CTL; GDFf
Mynediad gogledd orllewinol Parc Derwen o Ben-y-Cae	CBSP	Darparu trydydd mynediad i ddatblygiad preswyl Parc Derwen er mwyn gwella symudiad y traffig i mewn ac allan o'r datblygiad a lleihau'r straen ar y mynediadau presennol ar Heol West Plas yn y dyfodol.	CCLIP	20	Lleol	£££	CTL; S106
Cynigion Llwybrau Diogel mewn Cymunedau	CBSP	Cynlluniau amrywiol i wella mynediad trafnidiaeth gynaliadwy o fewn cymunedau, gyda phwyslais arbennig ar annog teithiau llesol i ysgolion.	Amrywiol	Amherthnasol	Lleol	£	LIDmC

* Mae'r costau'n seiliedig ar amcangyfrifon cychwynnol ac yn unol â newid.

ALLWEDD

CTRh	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
CDLI	Cynllun Datblygu Lleol
RhTLI	Rhwydwaith Teithio Llesol
CRhTLI	Cynllun Rhwydwaith Teithio Llesol
SCaB	Strategaeth Cerdded a Beicio
SBAL	Strategaeth Bysiau'r Ardal Leol

CCLIP	Cofrestr Cynlluniau Lleol Pen-y-bont ar Ogwr
LIDmC	Llwybrau Diogel mewn Cymunedau
CTL	Cronfa Trafnidiaeth Leol
S106	Cyfraniad cynllunio adran 106
RhDNR	Rhaglen Drydaneiddio Network Rail
GDFf	Grant Diogelwch Ffyrdd
CGHT	Cynllun Gwella Hawliau Tramwy
UE	Arian gan yr Undeb Ewropeaidd (i'w gadarnhau)

Pennod 5 – Gwiriadau Statudol

5.1 Gwiriadau Statudol

- 5.1.1 Bydd proses baratoi'r CTLI, a'r ddogfen ddrafft ei hun, yn cael eu gwirio'n statudol ar gyfnodau amrywiol er mwyn sicrhau bod y Cynllun yn bodloni gofynion y gyfraith, drafft y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (2015) a'r safonau a osodir gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.
- 5.1.2 Er mwyn sicrhau bod y cynlluniau a nodwyd yn y CTLI yn pasio'r prawf cynladwyedd, bydd y Cyngor yn cynnal Arfarniad o Gynladwyedd (AoG) ac Asesiad Amgylcheddol Strategol ar y cyd. Yn ogystal â hyn, bydd Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn cael ei wneud ar y Cynllun. Yn unol â pholisïau a strategaethau'r Cyngor i hyrwyddo rhaglen iechyd, ffitrwydd a lles i drigolion y Fwrdeistref Sirol, bydd Asesiad o'r Effaith ar Iechyd yn cael ei wneud gan y Cyngor ar gynlluniau CTLI, mewn partneriaeth ag Iechyd Cyhoeddus Cymru.
- 5.1.3 Yn ystod y cam hwn o'r broses gynllunio, lle nad yw cynlluniau wedi'u cymeradwyo, astudiaeth gwmpasu'n unig fydd yn cael ei gwneud o'r asesiadau effaith amrywiol. Bydd asesiadau llawn o'r cynlluniau'n cael eu cynnal, lle bo'n briodol, pan fydd y CTLI yn cael ei gymeradwyo.

5.2 Arfarnu Cynladwyedd

- 5.2.1 Prif ddiben Arfarniad Cynladwyedd yw asesu'r effeithiau posibl y gallai'r cynlluniau trafndiaeth a'r ymyriadau arfaethedig yn y CTLI eu cael ar yr economi lleol, yr amgylchedd a'r gymdeithas yn gyffredinol. Wedi hyn, bydd penderfyniadau'n cael eu gwneud ynghylch cywiro, addasu neu wella'r effeithiau negyddol posibl lle y maent yn ymddangos. Yn olaf, bydd y cynlluniau'n cael eu profi i weld pa mor effeithiol bydd y CTLI o ran cyflawni'r blaenoriaethau allweddol a nodwyd yn y canllaw heb niweidio'r amgylchedd. Y nod felly yw dod o hyd i gydbwysedd rhwng twf economaidd a chreu swyddi, amgylchedd cynaliadwy a chymdeithas ffyniannus.
- 5.2.2 Bydd dau gam i'r Arfarniad Cynladwyedd ar gyfer y CTLI hwn.
- Astudiaeth gwmpasu cyn drafft
 - CTLI Terfynol
- 5.2.3 Astudiaeth wrth ddesg oedd y cam cyntaf. Roedd hyn yn ymwneud â chasglu ynghyd y rhanddeiliaid a'r ymgynghoreion hynny y byddai eu hangen i gyfrannu at, a rhoi eu barn ar, yr amcanion cynladwyedd a fyddai'n cael eu harfarnu. Gwnaethpwyd hyn ar ffurf gweithdy a oedd yn cynnwys cynrychiolwyr o awdurdodau lleol cyfagos, adrannau amrywiol o'r Cyngor, y prif weithredwr bws, grwpiau gwirfoddol ac anabledd, darparwyr trafndiaeth gymunedol a'r awdurdod iechyd lleol. O'r gweithdy hwn, nodwyd y materion allweddol; nodwyd ac adolygwyd cynlluniau cyfredol, strategaethau a fyddai'n llunio'r CTLI a'r broses arfarnu. Mae'r Cyngor hefyd wedi cydweithio ag awdurdodau lleol de-ddwyrain Cymru i bennu'r amcanion cynladwyedd a sut i gynnal yr arfarniad.
- 5.2.4 Edrychodd ail gam y broses arfarnu ar sut y byddai'r CTLI yn mynd i'r afael â materion sy'n ymwneud ag adfywio economaidd, canol y dref, mynediad i ardaloedd cyflogaeth allweddol, ansawdd yr aer, yn arbennig ar hyd llwybrau amgylcheddol sensitif a phroffil hygyrchedd ardaloedd o amddifadedd, ardaloedd gwledig a lleoedd

heb ddigon o drafndiaeth gyhoeddus. Mae'r paramedrau hyn hefyd wedi'u hystyried wrth flaenoriaethu'r cynlluniau dan sylw.

- 5.2.5 Mae amcanion cynladwyedd allweddol wedi'u mabwysiadu o'r fframwaith a ddefnyddiwyd i asesu CDLI Pen-y-bont ar Ogwr, sy'n cyd-fynd â blaenoriaethau allweddol y CTLI hwn a hefyd yn bodloni amcanion NATA sydd wedi'u defnyddio i flaenoriaethu cynlluniau CTLI. Rhaid i'r amcanion fodloni'r amcanion cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd.
- 5.2.6 Amcanion Cymdeithasol: I asesu'r effaith y byddai cynlluniau'r CTLI yn ei chael ar y gymdeithas yn gyffredinol. Bydd amcanion allweddol sy'n ymwneud ag iechyd, diogelwch eiddo a diogelwch personol a chydlyniant cymunedol yn cael eu harfarnu.
- 5.2.7 Amcanion Amgylcheddol: O ran yr amgylchedd, bydd cynlluniau'n cael eu hasesu ar sail sut y maen nhw'n diogelu'r amgylchedd yn effeithiol, fel diogelu treftadaeth, ailgylchu deunyddiau, defnydd doeth o adnoddau naturiol, fel meddiannu tir, ecoleg a llygredd.
- 5.2.8 Amcanion Economaidd: rhaid i gynlluniau'r CTLI gyfrannu at dwf economaidd a chyflogaeth a hwyluso'r defnydd o drafndiaeth effeithiol a fforddiadwy.

5.3 Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb

- 5.3.1 Yn unol â Deddf Cydraddoldeb 2010, bydd y cynlluniau yn y CTLI drafft yn cael eu hasesu er mwyn pennu sut y maen nhw'n cyflawni cydraddoldeb mynediad, o ran defnydd a gwybodaeth. Diben yr asesiad yw osgoi neu leihau gwahaniaethu a chynnig mwy o ddewis o seilwaith a gwasanaethau priffyrdd i bob defnyddiwr. Bydd y broses asesu'n dilyn yr un broses dau gam â'r archwiliad o'r AoG. Yn yr un modd â'r AoG, roedd y cam cyntaf yn ymwneud ag archwiliad desg o'r unigolion a'r sefydliadau perthnasol a fyddai'n gallu cyfrannu at y broses gynllunio a hwyluso'r gwaith o nodi cynlluniau a chyfiawnhau blaenoriaethau.
- 5.3.2 Bydd yn rhaid i bob cynllun trafndiaeth a gynhwysir yn y CTLI hwn gael archwiliad diogelwch er mwyn sicrhau ei fod yn cydymffurfio â'r gofynion dan Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 2010, yn ystod y cyfnod dylunio ac adeiladu, er mwyn osgoi neu leihau gwahaniaethu. Felly, bydd arfarniad yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (EIA) yn ystod y cam hwn yn canolbwyntio ar ddarparu gwybodaeth a chyfraniad unigolion a sefydliadau perthnasol. Bydd y cyfle hwn ar gael ar gyfnodau amrywiol o'r ymgynghoriadau ac ymrwymadau er mwyn cael barn pobl ar fesurau lliniaru lle bo'n briodol. Bydd y ddogfen hefyd ar gael yn Gymraeg i'r rhai sydd ei hangen yn yr iaith honno. Mae hyn yn unol â pholisi iaith Gymraeg y Cyngor.

5.4 Asesiad o'r Effaith ar Iechyd

- 5.4.1 Yn yr un modd â'r AoG a'r AEA, mae'r Asesiad o'r Effaith ar Iechyd wedi dilyn yr un broses dau gam o astudiaeth ddesg ac asesiad ar ôl mabwysiadu. Bydd effeithiolrwydd cynlluniau yn y CTLI drafft yn cael ei asesu ar sail y cyfraniad y maen nhw'n eu gwneud i iechyd a lles trigolion Pen-y-bont ar Ogwr. Er bod materion iechyd wedi cael eu hystyried fel rhan o'r amcanion cymdeithasol dan asesiad yr AoG, credir y byddai gwneud astudiaeth benodol a manwl o'r AEI yn gwella'r broses gynllunio ac yn arwain at CTLI gwell. Er y byddai cynlluniau fel ymyriadau trafndiaeth gyhoeddus a gwelliannau i gyffyrdd sy'n lleihau tagfeydd yn lleihau'r achosion o beryglon iechyd sy'n ymwneud â llygredd, byddai hyrwyddo mesurau teithio llesol trwy'r Ddeddf Teithio Llesol a chynlluniau teithio llesol yn cyflwyno manteision iechyd

uniongyrchol. Gan ystyried hyn, byddai cynlluniau sy'n annog cerdded a beicio'n cael eu hystyried yn allweddol i gyflawni targedau iechyd, ffitrwydd a lles.

5.5 Asesiad o'r Effaith ar Ardaloedd Gwledig

5.5.1 Mae astudiaeth asesu desg wedi'i chynnal ar y CTLI er mwyn gweld pa effaith fyddai cynlluniau trafndiaeth lleol yn ei chael ar rannau gwledig y fwrdeistref sirol. Mae'r Strategaeth Datblygu Lleol ar gyfer Bwrdeistref Sirol Wledig Pen-y-bont ar Ogwr wedi cael ei hystyried fel rhan o'r astudiaeth asesu hon. Pwyntiau allweddol yr asesiad oedd proffil hygyrchedd ardal wledig ac agosrwydd at gyfleusterau ac argaeledd opsiynau trafndiaeth. Aseswyd effaith gyffredinol y CTLI a chafodd prawf sensitifrwydd sylfaenol ar sail matrices ei gwblhau i weld sut byddai cynlluniau'r CTLI yn gwella bywyd ac amgylchedd naturiol ardaloedd gwledig.

5.5.2 Ychydig o wasanaethau bws sydd mewn ardaloedd gwledig, yn rhannol oherwydd y galw isel ac yn rhannol oherwydd y boblogaeth isel. Felly, byddai cyfran uchel o bobl yn debygol o fod yn berchen ar gar. Fodd bynnag, mae'r cyfuniad o fyw mewn ardal wledig ddifreintiedig heb ddigon o wasanaethau bws, a'r ffaith nad oes ganddyn nhw gar, yn ynysu rhai preswylwyr cefn gwlad fwy byth. Felly, ystyriwyd y pum thema allweddol isod yn yr asesiad:

- Agosrwydd i gyfleusterau bws
- Lefel y bobl sydd â cheir
- Hygyrchedd cyfleoedd gwaith i'r de o'r M4
- Pa mor hawdd yw hi i gysylltu â gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol cyfunol
- Pa mor hawdd yw hi i gysylltu â chanolfannau sgiliau a hyfforddiant fel Coleg Pen-y-bont ar Ogwr neu Goleg Pencoed.

5.5.3 Mae'r Strategaeth Datblygu Lleol ar gyfer Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr Wledig yn mynd i'r afael â pholisïau, yn arbennig ar dwristiaeth, fel sbardun yr economi wledig. Er mwyn ategu'r polisïau hyn, gwnaeth yr astudiaeth effaith ganolbwyntio'n benodol ar asesu'r cyfraniad cadarnhaol y byddai mesurau teithio llesol yn ei wneud i gyflwr economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol ardaloedd gwledig.

5.6 Asesu Cystadleuaeth

5.6.1 Yn unol â'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol, mae'r CTLI wedi cwblhau prawf cystadleuaeth i asesu sut fyddai'r cynlluniau a nodwyd yn y CTLI yn gwella ysbryd cystadleuol busnesau o fewn y fwrdeistref sirol. Mae'r gystadleuaeth rhwng gwahanol ddulliau o drafndiaeth hefyd wedi cael ei hasesu er mwyn sicrhau bod y gystadleuaeth yn iach ac nad yw'n tanseilio nac yn gwahaniaethu yn erbyn unrhyw fath o drafndiaeth. Bydd cyfleusterau bws, fel arosfannau bws a gorsafoedd bws, ar gael i bob gweithredwr bws yn y fwrdeistref sirol.

5.7 Hawliau Plant a Phobl Ifanc

5.7.1 Mae'r CTLI wedi cael ei asesu o fewn cyd-destun Siarter Plant a Phobl Ifanc 2011 y Cyngor, sy'n seiliedig ar Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn (CCUHP). Dyma rannau perthnasol y siarter:

- Mae gan bob Plentyn a Pherson Ifanc yr hawl i fod yn iach ac yn ddiogel

Erthygl 6 CCUHP: Mae gennych chi'r hawl i fywyd. Dylai llywodraethau sicrhau bod plant yn tyfu ac yn datblygu'n iach

- Mae gan bob Plentyn a Pherson Ifanc yr hawl i ddweud eu dweud a gwneud cyfraniad cadarnhaol i'r gymuned

Erthygl 12 CCUHP: Mae gennych chi'r hawl i ddweud beth rydych chi'n meddwl ddylai ddigwydd pan fydd oedolion yn gwneud penderfyniadau sy'n effeithio arnoch chi, ac i'ch barn gael ei ystyried

Erthygl 30 CCUHP: Mae gennych chi'r hawl i ddysgu a defnyddio iaith ac arferion eich teulu, p'un ai yw'r rhain yn cael eu rhannu gan fwyafrif pobl y wlad lle rydych chi'n byw neu beidio.

- 5.7.2 Bydd y mesurau teithio llesol sydd yn y CTLI yn annog plant a phobl ifanc i fyw bywyd mwy iach. Fel rhan o'i strategaeth drafnidiaeth gymunedol, mae'r Cyngor ar fin rhoi cynllun "Wheels to Work" ar waith a fydd yn helpu pobl ifanc sy'n byw mewn ardaloedd lle na cheir llawer o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, ac sy'n methu fforddio car, i hurio beiciau modur i fynd i'r gwaith. Er mwyn rhoi'r cyfle i blant a phobl ifanc ddweud eu dweud ar ddatblygiad y CTLI, hysbysebodd y Cyngor y rhaglen ymgynghori trwy gyfryngau y mae pobl ifanc yn eu defnyddio.

5.8 Asesu'r iaith Gymraeg

- 5.8.1 Bydd pob fersiwn o'r CTLI ar gael yn Gymraeg, yn unol â pholisi iaith Gymraeg y Cyngor. Er nad yw cyhoeddi'r CTLI yn Gymraeg yn ei hun yn effeithio'n uniongyrchol ar siaradwyr Cymraeg, mae rhoi'r cyfle iddynt gymryd rhan yn y broses yn eu mamiaith yn cael effaith uniongyrchol ar eu hawl i siarad iaith eu hunain. Mae hefyd yn sicrhau bod paw sy'n byw yn y fwrdeistref sirol wedi cael cyfle teg a chyfartal i gymryd rhan ym mhroses y CTLI.

Pennod 6 – Ymgynghoriad

6.1 Ymgysylltiad y Cyhoedd a Rhanddeiliaid

- 6.1.1 O dan ganllaw Llywodraeth Cymru ar Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol, roedd angen i awdurdodau lleol ymgynghori ar ei CTLI a chyflwyno adroddiad cryno ar yr ymgynghoriad hwnnw. Mae'r canllaw hefyd yn nodi'n benodol y dylai'r Bwrdd Dinas-ranbarth gael ei gynnwys ymhlith yr ymgynghoreion, lle bo hynny'n berthnasol. Yn achos Pen-y-bont ar Ogwr, mae'r Cyngor wedi ymgynghori â Phrifddinas-ranbarth Caerdydd.
- 6.1.2 Mae'r Cyngor wedi mabwysiadu dull ymgynghori dau gam: ymgynghoriad cyn drafft; ac ymgynghoriad drafft. Cwblhawyd cam cyntaf yr ymgynghoriad ar ddechrau'r broses gynllunio, pan roedd swyddogion yn casglu data cefndirol, yn llunio rhestri o gynlluniau a strategaethau a oedd yn bodoli eisoes ac yn datblygu cronfa ddata o unigolion a sefydliadau perthnasol i ymgynghori â nhw, gan gynnwys y rhai a fwriadwyd i fod yn rhan o'r Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb a'r Asesiad o'r Effaith ar Iechyd. Cwblhawyd y cam hwn o'r broses ymgynghori ar ffurf gweithdy a gynhaliwyd ar 4^{ydd} Medi 2014, gyda'r mynychwyr yn cael hyd ddiwedd mis Medi i roi sylwadau ar y materion, y cyfleoedd a'r cynlluniau a nodwyd ac a drafodwyd yn y gweithdy. Mae Tabl 6.1 isod yn cynnwys manylion y cynrychiolwyr a wahoddwyd i'r gweithdy.

Tabl 6.1 – Gwahoddedigion i'r Gweithdy Ymgynghori

Corff	Sefydliad
Awdurdodau Lleol	Grŵp Awdurdodau Cymoedd De-ddwyrain Cymru
	Cyngor Castell-nedd Port Talbot
	Cyngor Bro Morgannwg
Adrannau Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr	Adran
	Rheoli Datblygu Priffyrdd
	Rheoli Datblygu Cynllunio
	Uned Datblygu Economaidd
	Rheoli Traffig a Diogelwch Ffyrdd
	Uned Datblygu Cynaliadwy
	Adfywio
	Datblygu Gwledig
	Bwrdd Gwasanaeth Lleol
	Trafnidiaeth Ysgol
	Adran Plant (Addysg)
	Adran Lles
	Hamdden a Chwaraeon
Awdurdod Iechyd	Bwrdd Iechyd Lleol Prifysgol Abertawe Bro Morgannwg (ABMU)
Trafnidiaeth Gymunedol	Trafnidiaeth Gymunedol Pen-y-bont ar Ogwr
Trafnidiaeth Gyhoeddus	First Cymru
Cymdeithasau Gwirfoddol	Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Pen-y-bont ar Ogwr (BAVO)
	Clymblaid Pobl Anabl Pen-y-bont ar Ogwr
	Pobl o Ben-y-bont ar Ogwr â Nam ar eu Golwg

- 6.1.3 Dechreuodd ail gam y broses ymgynghori wedi i'r drafft o'r CTLI gael ei gymeradwyo gan y Cabinet ar 11^{eg} Tachwedd. Roedd hwn yn cynnwys ymgynghoriad ar gyfer adolygu'r CTLI arfaethedig dros gyfnod o saith wythnos, o'r 12^{fed} Tachwedd 2014 i'r 31^{ain} Rhagfyr 2014. Gwahoddwyd ymatebwyr i gwblhau holiadur arolwg er mwyn cofnodi eu sylwadau, gyda chopiau Cymraeg a Saesneg ar-lein trwy dudalen ymgynghori corfforaethol gwefan y Cyngor. Cliciwch [yma](#)²⁵ i weld cynnwys y dudalen we sydd bellach wedi'i harchifo, sy'n parhau i gynnwys dolen fyw i'r arolwg. Rhoddwyd copiâu papur o'r ddogfen ymgynghori a'r holiadur cysylltiedig, eto yn Gymraeg a Saesneg, mewn llyfrgelloedd lleol a chanolfannau hamdden ledled y fwrdeistref ac yn Swyddfeydd Dinesig Pen-y-bont ar Ogwr. Gwahoddwyd sylwadau hefyd trwy lythyr, e-bost a galwad ffôn. Darparwyd manylion cyswllt hefyd i unrhyw un oedd am gael copi papur o'r arolwg yn uniongyrchol neu mewn fformat gwahanol.
- 6.1.4 Roedd tair adran i'r arolwg ymgynghori. Roedd Adran 1 yn gofyn deg cwestiwn am yr ymatebydd er mwyn deall ei broffil democrataidd a'i batrymau trafndiaeth/teithio; roedd Adran 2 yn cynnwys pum cwestiwn meintiol a dau gwestiwn ansoddol ynghylch cynnwys y CTLI; ac roedd Adran 3 yn nodi'r cwestiynau cydraddoldeb safonol a awgrymwyd gan Lywodraeth Cymru. Roedd pob cwestiwn a ofynnwyd yn yr arolwg yn opsiynol, a chafodd pob ymatebydd gyfle i aros yn ddienw.
- 6.1.5 Cefnogwyd yr ymgynghoriad hwn gan gyfres o ddeg gweithdy cymunedol a gynhaliwyd ledled y fwrdeistref sirol. Gweler y lleoliadau a'r amserau yn Nhabl 6.2 isod. Lluniwyd y digwyddiadau i gynnig cefnogaeth i fynychwyr wrth gwblhau'r holiadur, ac i swyddogion ateb unrhyw gwestiwn oedd gan y mynychwyr. Roedd y sesiwn ym Maesteg wedi'i drefnu'n wreiddiol ar gyfer yr 20^{fed} Tachwedd, ond cafodd ei ail-drefnu ar gyfer yr 11^{eg} Rhagfyr.

Tabl 6.2 – Rhaglen Digwyddiadau Ymgysylltu'r Gymuned yn Ymgynghoriad y CTLI

Lleoliad	Dyddiad	Amser	Mynychwyr
Canolfan Gymunedol Cefn Cribwr	18 Tachwedd 2014	16:00 – 18:00	2
Pafiliwn Porthcawl	24 Tachwedd 2014	16:30 – 18:30	0
Neuadd Lles Glowyr Pencoed	25 Tachwedd 2014	16:00 – 18:00	11
Canolfan Bywyd Cwm Garw	26 Tachwedd 2014	16:30 – 18:30	5
Canolfan Bywyd y Pîl	27 Tachwedd 2014	17:00 – 19:00	10
Canolfan Bywyd Ogwr	02 Rhagfyr 2014	16:30 – 18:30	4
Canolfan Bywyd Pen-y-bont ar Ogwr (Bridgend Rec)	03 Rhagfyr 2014	16:00 – 18:00	4
Canolfan Bywyd Sarn	04 Rhagfyr 2014	17:00 – 19:00	4
Canolfan Gymunedol Coety	10 Rhagfyr 2014	17:00 – 19:00	2
Neuadd y Dref, Maesteg	11 Rhagfyr 2014	16:00 – 18:00	2
Cyfanswm			44

- 6.1.6 Hyrwyddwyd yr ymgynghoriad o fewn y Cyngor trwy hysbysiad 'Neges y Dydd'. Anfonwyd negeseuon e-bost at y rhanddeiliaid canlynol: cynghorwyr, cynghorau tref a chymuned, cynghorau cyfagos ac aelodau o'r Bwrdd Gwasanaeth Lleol. Cafodd yr ymgynghoriad hefyd ei roi ar agenda Fforwm Cydraddoldeb Pen-y-bont ar Ogwr (BEF).
- 6.1.7 Paratowyd dogfen ymgynghori hefyd a oedd yn cynnwys gwybodaeth am yr ymgynghoriad ei hun, ynghyd â doler i'r holiadur ymgynghori. Darparwyd manylion cyswllt hefyd er mwyn cynnig cefnogaeth neu ganllawiau pellach lle bo angen.

²⁵ <http://www1.bridgend.gov.uk/cy/gwasanaethau/ymgyngghori/hub/cynllun-trafnidiaeth-lleol-2014.aspx>

Ysgrifennwyd y ddwy ddogfen mewn Saesneg clir er mwyn cael cymaint â phosibl o bobl i gymryd rhan, a'u cyfieithu i'r Gymraeg.

- 6.1.8 Hysbysebwyd yr ymgynghoriad ar wefan y Cyngor (www.bridgend.gov.uk). Defnyddiodd y Cyngor gyfryngau cymdeithasol hefyd sawl gwaith yn ystod y cyfnod ymgynghori i hyrwyddo'r ymgynghoriad ac i helpu i godi ymwybyddiaeth o'r ymgynghoriad ei hun, a'r deg gweithdy ymglymu cwsmeriaid. Bu'r Cyngor yn trydar i 4,900 o ddilynwyr @BridgendCBC y Cyngor, a phostiwyd manylion i'r 560 o ddefnyddwyr sydd wedi hoffi ein tudalen Facebook.
- 6.1.9 Erbyn y dyddiad cau ar ddydd Llun 31 Rhagfyr 2014, roedd y Cyngor wedi derbyn 19 ymateb ffurfiol i'r arolwg. Roedd pob ymateb yn Saesneg.
- 6.1.10 Cafodd yr ymatebion eu categorïddio fel y nodir yn Nhabl 6.3 isod. Gweler manylion llawn yr ymatebion a dderbyniwyd yn yr adroddiad ymgynghori yn Atodiad C:

Tabl 6.3 – Fformat yr ymatebion i'r ymgynghoriad

Fformat	Saesneg	Cymraeg	Cyfanswm
Ar-lein*	14	0	14
E-bost	3	0	3
Papur	1	0	1
Ffôn*	1	0	1
Cyfanswm*	19	0	19

*Defnyddiodd un ymatebydd ddau fformat i gysylltu â'r Cyngor – ymateb ar-lein a thros y ffôn. Cyfunwyd y ddau ymateb hyn felly i greu cyfanswm o 17 ymateb i'r arolwg.

Pennod 7 – Monitro a Gwerthuso

7.1 Monitro Ymyriadau

- 7.1.1 Mae canllaw'r CTLI yn gofyn i awdurdodau lleol baratoi Cynllun Monitro a Gwerthuso sy'n disgrifio sut y bydd pob un o'r ymyriadau a nodir yn Nhabl 2.2 o'r CTLI, a'u heffeithiau, yn cael eu monitro.
- 7.1.2 Mae Tabl 7.1 isod yn cynnwys rhestr o'r ffynonellau data y bydd y Cyngor yn ei ddefnyddio i fonitro'r cynnydd yn erbyn amcanion y CTLI. Mae Tabl 7.2 drosodd yn cynnwys rhestr gyfansawdd o'r ymyriadau a nodir yn y CTLI, ynghyd â'r amcanion y maen nhw'n gysylltiedig â nhw, dangosydd awgrymedig y gellir mesur yr ymyriad yn ei erbyn a'r dystiolaeth a fydd yn darparu'r wybodaeth honno.
- 7.1.3 Bydd y cynllun monitro a gwerthuso'n defnyddio'r ffynonellau data canlynol lle bo'n berthnasol.

Tabl 7.1 – Ffynonellau Monitro Data

Set Data	Diben y Data	Ar gael gan....
Cyfrifau traffig awtomatig	Cyfrifwyr traffig parhaol; rhaglen cyfrifau'r awdurdod lleol.	CBSP
Cyfrifau traffig â llaw	Wedi eu gwneud gan yr Adran Drafnidiaeth ar ran LIC. Cyfrifau pwrpasol.	Gwefan yr Adran Drafnidiaeth
Data nawdd bysiau	Data ar docynnau a werthwyd gan weithredwyr.	Gweithredwyr bws a CBSP
Data nawdd trenau	Data ar docynnau a gasglwyd gan weithredwyr (Lennon)	Cwmnïau sy'n rhedeg trenau
Data ar amser teithiau ar briffyrdd	DataTrafficmaster	Ar gael gan Lywodraeth Cymru
Data damweiniau	Ystadegau 19	Ar gael gan Lywodraeth Cymru
Hyd Ciwiau	O arolygon neu gamerâu traffig sefydlog	
Newidiadau mewn hygrychedd	Wedi'u hasesu gan ddefnyddio meddalwedd TRAAC	Ar gael gan Lywodraeth Cymru
Ystadegau Trafnidiaeth Cymru		http://gov.wales/statistics-and-research/?skip=1&lang=cy

Tabl 7.2 - Cynllun Monitro a Gwerthuso'r CTLI

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
1	Gwell rhwydweithiau teithio llesol sy'n cysylltu cyfnewidfeydd trafndiaeth/gwasanaethau allweddol.	• Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; • Mwy o deithio llesol a chynaliadwy; • Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd; • Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i wasanaethau allweddol; • Mwy o gyfleoedd i weithio mewn canolfannau trefi gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol; • Llai o dagfeydd, amserau teithio mwy dibynadwy, mwy o allu gan y rhwydwaith i wrthsefyll traffig; • Posibiliadau gwell i deithio heb gar ar gyfer cymudo a dibenion eraill; • Mwy o deithiau i gyrchfannau twristiaeth yn cael eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol; • Allyriadau trafndiaeth yn cael llai o effaith negyddol ar iechyd a'r amgylchedd; • Gwella'r mynediad i	Gwella neu ehangu rhwydweithiau teithio llesol.	Map llwybrau cyfredol Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		gyfleusterau addysgol trwy ddefnyddio dulliau teithio llesol; Mwy o ddefnydd o ddulliau eraill o drafnidiaeth yn lle defnyddio ceir preifat i fynd o'r gartref i'r ysgol.		
2	Gwell mynediad i gyfleoedd parcio a theithio neu barcio a rhannu.	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Mwy o deithio llesol a chynaliadwy; - Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol - Lleihau'r defnydd o geir	Creu cyfleusterau parcio a theithio/parcio a rhannu newydd neu ehangu'r cyfleusterau presennol.	Nifer o gyfleusterau parcio a theithio/parcio a rhannu a'u maint.
3	Gweithio gyda gweithredwyr i gynyddu'r defnydd a wneir o'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus.	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Mwy o deithio llesol a chynaliadwy; - Mynediad fforddiadwy i swyddi, gwasanaethau ac addysg; - Cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth.	Ehangu'r rhwydwaith gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus neu gynyddu amllder gwasanaethau presennol.	Mapiau'r rhwydwaith bysiau a gwybodaeth am amserlenni.
4	Annog darpariaeth datrysiadau Trafnidiaeth Seiliedig ar Alw (Trafnidiaeth Gymunedol).	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Mwy o deithio llesol a chynaliadwy; - Gwasanaethau bws sy'n	Cynyddu nifer y gwasanaethau/darparwyr gwasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol.	Gwasanaethau/darparwyr gwasanaethau Trafnidiaeth Gymunedol gofrestredig.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		galluogi cymunedau i gyrraedd gwaith/gwasanaethau; • Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol; • Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd; • Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i wasanaethau allweddol; • Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth. • Mynediad effeithiol i ysgolion gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol; • Lleihau ynysu cymdeithasol.		
5	Cael gafael ar arian S106 sy'n ymwneud â datblygiadau er mwyn gwella mynediad trafndiaeth.	• Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau.	Faint o arian a geir ar gyfer gwelliannau trafndiaeth sy'n ymwneud â datblygiadau.	Cymeradwyaethau cynllunio, gan gynnwys dyraniadau S106 sy'n ymwneud â thrafnidiaeth.
6	Hyrwyddo dulliau teithio eraill cynaliadwy a llesol.	• Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; • Mwy o deithio llesol a chynaliadwy; • Gwasanaethau bws sy'n galluogi cymunedau i	Mwy o ymwybyddiaeth o gyfleoedd teithio cynaliadwy a llesol.	Nifer o gynlluniau teithio wedi'u mabwysiadu. Mapiau'r rhwydwaith bysiau a gwybodaeth am amserlenni.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		gyrraedd gwaith/gwasanaethau; • Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol; • Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd; • Mynediad fforddiadwy i swyddi, gwasanaethau ac addysg; • Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i wasanaethau allweddol; • Mwy o gyfleoedd i gael gwaith yng nghanol trefi gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a mesurau teithio llesol; • Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth. • Mwy o ddefnydd o dulliau eraill o drafnidiaeth yn lle defnyddio ceir preifat i fynd o'r gartref i'r ysgol. • Mynediad effeithiol i ysgolion gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol.		Mapiau rhwydwaith teithio llesol.
7	Gwell gwybodaeth am deithio cyhoeddus/llesol.	• Gwell mynediad i swyddi a	Hygyrchedd, a mwy o ymwybyddiaeth o,	Mapiau rhwydwaith teithio llesol.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		gwasanaethau; - Gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus hawdd eu defnyddio; - Tocynnau integredig; - Teithiau di-dor a thocynnau integredig.	wybodaeth am deithio cyhoeddus/llesol.	Mapiau rhwydwaith bysiau a gwybodaeth am amserlenni bysiau. Adborth gan grwpiau defnyddwyr.
8	Annog gweithredwyr i ddarparu tocynnau integredig.	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus hawdd eu defnyddio; - Tocynnau integredig; - Teithiau di-dor a thocynnau integredig;	Tocynnau integredig ar gael.	Adborth gan grwpiau defnyddwyr.
9	Cysylltu â'r BILI a darparwyr gofal iechyd ynghylch anghenion a chyfleoedd trafnidiaeth	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Gwasanaethau bws sy'n galluogi cymunedau i gyrraedd gwaith / gwasanaethau; - Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol; - Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd;	Gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau teithio llesol.	Cyfuno'r GIG. Gwybodaeth am gynlluniau ac amserlenni rhwydweithiau trên a bws. Cynlluniau'r rhwydwaith teithio llesol.
10	Annog pobl i fabwysiadau cynlluniau teithio (gan gynnwys cynlluniau teithio i'r gweithle/cynlluniau mynediad	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Mwy o deithio llesol a	Mwy o ymwybyddiaeth o gyfleoedd teithio cynaliadwy a llesol.	Nifer o gynlluniau teithio wedi'u mabwysiadu.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
	cymunedol/cynlluniau teithio i'r ysgol a chynlluniau teithio personol).	chynaliadwy; - Gwasanaethau bws sy'n galluogi cymunedau i gyrraedd gwaith/gwasanaethau; - Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol; - Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd; - Mynediad fforddiadwy i swyddi, gwasanaethau ac addysg; - Gwella mynediad drwy ddulliau teithio llesol; - Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i wasanaethau allweddol; - Mwy o gyfleoedd i gael gwaith yng nghanol trefi gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a mesurau teithio llesol; - Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth; - Llai o dagfeydd, amserau teithio mwy dibynadwy, mwy o allu gan y rhwydwaith i wrthsefyll traffig;		

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		• Posibiliadau gwell i deithio heb gar ar gyfer cymudo a dibenion eraill; • Mwy o ddefnydd o ddulliau eraill o drafnidiaeth yn lle defnyddio ceir preifat i fynd o'r gartref i'r ysgol; • Codi ymwybyddiaeth o gyfleoedd i leihau costau teithio; • Mynediad effeithiol i ysgolion gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol; • Mwy o deithiau i gyrchfannau twristiaeth yn cael eu gwneud gan ddefnyddio teithio cynaliadwy a llesol.		
11	Gwell seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.	• Gwasanaethau bws sy'n galluogi cymunedau i gyrraedd gwaith/gwasanaethau; • Cyflwyno cymaint â phosibl o bosibiliadau i ddefnyddio bws a/neu drên i gyrraedd gwaith a safleoedd eraill allweddol; • Gwell cyfleoedd i deithio heb gar rhwng cymunedau a safleoedd gofal iechyd; • Cefnogi ardaloedd gwledig trwy wella'r mynediad i	Gwell mynediad i rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus.	Mapiau rhwydwaith bysiau a threnau a gwybodaeth am amserlenni Data'r Cyfrifiad – dull o rannu/teithio i'r gwaith.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		wasanaethau allweddol; - Mwy o gyfleoedd i gael gwaith yng nghanol trefi gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a mesurau teithio llesol; - Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth; - Llai o dagfeydd, amserau teithio mwy dibynadwy, mwy o allu gan y rhwydwaith i wrthsefyll traffig; - Posibiliadau gwell i deithio heb gar ar gyfer cymudo a dibenion eraill; - Lleihau'r effaith negyddol y mae allyriadau trafndiaeth yn ei chael ar iechyd a'r amgylchedd.		
12	Mynediad gwell i drafndiaeth i gyfnewidfeydd.	Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth.	Gwell hygyrchedd i gyfnewidfeydd trafndiaeth mawr.	Mapiau rhwydwaith bysiau a gwybodaeth am amserlenni bysiau. Mapiau'r rhwydwaith teithio llesol.
13	Gwell mynediad i safleoedd gwaith yn CBSP.	Cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus da i ardaloedd twf cyflogaeth.	Mwy o deithiau'n cael eu gwneud i safleoedd gwaith trwy deithiau llesol ar drafndiaeth gyhoeddus.	Mapiau rhwydwaith bysiau a gwybodaeth am amserlenni bysiau. Mapiau'r rhwydwaith teithio llesol. Data'r cyfrifiad ar deithio

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
				i'r gwaith.
14	Gwelliannau i rwydweithiau ffyrdd strategol.	- Llai o dagfeydd, amserau teithio mwy dibynadwy, mwy o allu gan y rhwydwaith i wrthsefyll traffig; - Posibiliadau gwell i deithio heb gar ar gyfer cymudo a dibenion eraill; - Gwell mynediad i gerbydau cludo nwyddau; - Lleihau'r effaith negyddol y mae allyriadau trafndiaeth yn ei chael ar iechyd a'r amgylchedd; - Lleihau nifer y damweiniau ag anafiadau personol.	Gwaith a gyflawnir i wella'r rhwydwaith priffyrdd.	Llai o dagfeydd ar y rhwydwaith priffyrdd. Nifer o ARhAA.
15	Annog mwy o nwyddau i gael eu cludo ar drenau lle bo'n bosibl (cyfrifoldeb LIC).	Gwell mynediad i gerbydau cludo nwyddau.	Mwy o nwyddau'n cael eu cludo ar drenau.	Grŵp defnyddwyr cerbydau cludo nwyddau.
16	Mwy o gyfleoedd parcio i gerbydau cludo nwyddau lle bo'n briodol	Gwell mynediad i gerbydau cludo nwyddau.	Gwella neu ehangu'r cyfleoedd parcio i gerbydau cludo nwyddau.	Grŵp defnyddwyr cerbydau cludo nwyddau.
17	Gwell cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus.	- Gwell mynediad i swyddi a gwasanaethau; - Gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus hawdd eu defnyddio; - Tocynnau integredig; - Teithiau di-dor a thocynnau integredig.	Cyfnewidfeydd trafndiaeth o ansawdd gwell.	Adborth gan grwpiau defnyddwyr.
18	Annog pobl i rannu lifftiau.	Mynediad effeithiol i ysgolion gan ddefnyddio dulliau	Mwy o gyfleoedd ar gael i rannu lifftiau.	Data o'r cynllun teithio. Data Teithio i'r Gwaith.

Cyf	Ymyrraeth	Canlyniadau Arfaethedig Cysylltiedig	Dangosydd	Tystiolaeth
		teithio cynaliadwy a llesol.		
19	Cyflwyno cyfuniad o gynlluniau diogelwch ffordd addysgol a pheiriannol	- Llai o ddamweiniau ag anafiadau personol; - Mwy o ymwybyddiaeth o beryglon diogelwch ffordd.	Nifer y disgyblion a gaiff eu hyfforddi trwy fentrau diogelwch ffordd.	Data addysgol ar ddiogelwch ffordd.
20	Gweithio gyda phartneriaid i gyflwyno ymyriadau diogelwch ffordd.	- Llai o ddamweiniau ag anafiadau personol; - Mwy o ymwybyddiaeth o beryglon diogelwch ffordd.	Nifer y disgyblion a gaiff eu hyfforddi trwy fentrau diogelwch ffordd.	Data addysgol ar ddiogelwch ffordd.
21	Gweithio gyda sefydliadau twristiaeth i hyrwyddo opsiynau teithio cynaliadwy a llesol.	Mwy o deithiau i gyrchfannau twristiaeth yn cael eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol.	Gwybodaeth am deithio ar gael i dwristiaid.	Data rhannu dull trafndiaeth. Data cynllun teithio.
22	Gweithio gyda sefydliadau twristiaeth a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus i gynyddu'r mynediad i drafndiaeth gyhoeddus.	Mwy o deithiau i gyrchfannau twristiaeth yn cael eu gwneud gan ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy a llesol.	Gwelliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus.	Mapiau rhwydwaith bysiau a threnau a gwybodaeth am amserlenni.

- 7.1.4 Bydd y cynnydd a wneir tuag at gyflawni canlyniadau'r ymyriadau hyn yn cael eu hadrodd bob blwyddyn trwy baratoi adroddiadau cynnydd blynyddol y CTLI.

7.2 Monitro'r Cynllun

- 7.2.1 Yn unol â chanllaw'r CTLI a gynhyrchir gan Lywodraeth Cymru, bydd y Cyngor hefyd yn paratoi Cynllun Monitro a Gwerthuso manwl ar gyfer pob cynllun a gynhwysir ym Mhennod 3 a 4 y CTLI cyn dechrau'r gwaith. Bydd hyn yn ein galluogi ni i fesur yr ymyriadau, yn ogystal ag asesu eu cyfraniad tuag at yr ymyriadau trosfwaol, a chyflawniad y canlyniadau arfaethedig.

- 7.2.2 Bydd yr adrannau canlynol yn cael eu cynnwys yng nghynlluniau monitro a gwerthuso'r cynlluniau a gyflwynir trwy'r CTLI.

- Angen - Yr angen a nodwyd, sy'n seiliedig ar y dystiolaeth y mae'r ymyriad yn bwriadu mynd i'r afael â hi
- Disgrifiad o'r prosiect – Disgrifiad manwl o'r ymyrraeth
- Amcanion – Amcanion yr ymyrraeth
- Cyd-destun – Cyd-destun cyffredinol yr ymyrraeth dros y cyfnod gwerthuso, fel y nodir o un cynllun i'r llall, ac yn unol â'r arian sydd ar gael at ddibenion monitro a gwerthuso
- Mewnbynnau – Pa adnoddau a ddefnyddiwyd i gyflawni'r ymyrraeth
- Allbynnau – Manylion yr hyn a gyflawnwyd
- Canlyniadau – Y canlyniadau dymunol o'r ymyrraeth
- Effaith – Manylion effeithiau gwirioneddol y cynllun, p'un a allant gael eu mesur a sut
- Peryglon / gwersi a ddysgwyd – Y peryglon allweddol a allai effeithio ar wireddu'r buddion arfaethedig, lliniaru unrhyw effaith negyddol a ddisgwylir a'r peryglon i gofnodi'r effeithiau disgwylidig. Dylai'r adroddiad gwerthuso gynnwys ystyriaeth o weithrediad y prosiect a chyflwyno'r gwersi a ddysgwyd.

- 7.2.3 Bydd manylion unrhyw waith monitro a gwerthuso a wneir fel rhan o bob ymyrraeth unigol hefyd yn cael eu cynnwys yn yr adroddiadau cynnydd blynyddol. Bydd hyn yn berthnasol i'r cynlluniau hynny a gwblhawyd o fewn y 12 mis cyn llunio'r adroddiad cynnydd blynyddol.

Atodiad A – Mapiau Ardal Cynlluniau'r CTLI

Gadawyd y dudalen hon yn wag yn fwriadol

Atodiad B – Proses Flaenoriaethu'r Cynllun

1. Mae'r cynlluniau a nodir yn Nhablau 3.1, 4.1 a 4.2 yn y CTLLI wedi'u blaenoriaethu gan ddefnyddio offeryn blaenoriaethu y mae'r Cyngor wedi'i fabwysiadu o fatrics a ddatblygwyd gan 'Local Transport Projects Limited' fel rhan o'u gwaith wrth ddatblygu Cynllun Rhwydwaith Beicio Strategol Caerdydd. Defnyddiwyd yr offeryn hefyd gan grŵp Teithio Llesol Sewta fel sail i broses flaenoriaethu cynllun teithio llesol y CTRh.
2. Mae'r matrices yn cynnwys 18 elfen sgorio unigol, sy'n ymwneud â'r buddion a'r gwelliannau hygyrchedd y disgwylir i'r cynllun eu cyflawni. Mae'r meini prawf a ddefnyddir fel sail i'r sgorio'n adlewyrchu blaenoriaethau Llywodraeth Cymru a dyheadau'r Cyngor o ran trafnidiaeth yn y Fwrdeistref Sirol. Wedi i'r sgoriau gael eu dyrannu gan ddefnyddio'r meini prawf blaenoriaethu, cafodd pob cynllun ei asesu er mwyn nodi'r amserlen cyflawni bosibl, a'u cynnwys o fewn y rhaglenni tymor byr, canolig neu hirdymor fel y bo'n briodol.
3. Gellir gweld manylion y meini prawf buddion a ddefnyddiwyd ar gyfer y broses sgorio yn Nhabl B1 isod, tra bod Tabl B2 yn nodi'r meini prawf sgorio a ddefnyddiwyd wrth asesu effaith y cynlluniau ar fynediad i gyfleusterau. Mae copi o'r matricesau blaenoriaethu perthnasol ar gyfer y cynlluniau sydd yn y rhaglenni tymor byr, canolig a hirdymor wedi'i gynnwys fel Tablau B3, B4 a B5 isod.

Blaenoriaethu'r Cynllun CTLI – System sgorio buddion

Buddion i'r Rhwydwaith		Buddion Ehangach					Potensial i gyflwyno dull gwahanol o drafnidiaeth	
Effaith ar ddefnyddwyr ffordd eraill	Effaith ar iechyd	Effaith Amgylcheddol	Cyfleustra	Diogelwch	Effaith Economaidd		Effaith ar ddull o drafnidiaeth	
2 Mae'r Cynllun yn darparu buddion ychwanegol sylweddol i ddefnyddwyr ffordd eraill.	Mae'r Cynllun yn cael effaith gadarnhaol sylweddol ar iechyd.	Mae'r Cynllun yn cael effaith gadarnhaol sylweddol ar yr amgylchedd.	- Mae'r Cynllun yn hwyluso teithiau uniongyrchol y mae disgwyl iddo ddarparu ar eu cyfer - Mae'r Cynllun yn cynnwys rhai pwyntiau oedi a/neu'n osgoi neu'n cael gwared ag oediadau presennol.	Mynd i'r afael â damweiniau mawr a nodwyd yn y gorffennol (awgrymir 4 damwain mewn 3 bl, neu 2 damwain mewn 3 bl. lle cafodd rhywun ei ladd neu ei anafu'n ddifrifol)	Mae gan y Cynllun gymhareb Budd-Cost o >2.		5	Yn debygol o arwain at newid sylweddol, o gar preifat i ddulliau teithio eraill mwy cynaliadwy.
1 Mae'n darparu rhai buddion ychwanegol cyffredinol i ddefnyddwyr ffordd eraill (yn yr un modd ag y byddai croesfan twcan yn ei ddarparu i gerddwyr)	Bydd y Cynllun yn cael rhywfaint o effaith gadarnhaol ar iechyd.	Bydd y Cynllun yn cael rhywfaint o effaith gadarnhaol ar yr amgylchedd.	- Mae'r Cynllun yn hwyluso teithiau eithaf uniongyrchol y mae disgwyl iddo ddarparu ar eu cyfer - Mae'r Cynllun yn cynnwys rhai pwyntiau oedi a/neu'n lleihau oediadau presennol	Mynd i'r afael â damweiniau llai difrifol a nodwyd yn y gorffennol, neu leoliad lle gwyddys nad yw pob damwain wedi cael ei chofnodi	Mae gan y Cynllun gymhareb Budd-Cost rhwng 1.5 a 2.		3	Gallai arwain at gynydd bychan yn y defnydd a wneir o ddulliau teithio mwy cynaliadwy, ond mae'n annhebygol o arwain at newid sylweddol o ran y sawl sy'n defnyddio ceir preifat.

Blaenoriaethu'r Cynllun CTLI – System sgorio buddion

Buddion i'r Rhwydwaith			Buddion Ehangach					Potensial i gyflwyno dull gwahanol o drafnidiaeth	
	Effaith ar ddefnyddwyr ffordd eraill	Effaith ar Iechyd	Effaith Amgylcheddol	Cyfleustra	Diogelwch	Effaith Economaidd		Effaith ar ddull o drafnidiaeth	
0	Dim effaith ddisgwyliedig sylweddol ar ddefnyddwyr ffordd eraill	Nid yw'r Cynllun yn debygol o gael effaith gadarnhaol ar iechyd.	Nid yw'r Cynllun yn debygol o gael effaith gadarnhaol ar yr amgylchedd.	Nid yw'r cynigion yn cynnig mwy o gyfleustra na'r sefyllfa bresennol	Dim effaith ddisgwyliedig ar ddamweiniau	Mae gan y Cynllun gymhareb Budd-Cost rhwng 1 ac 1.5; neu dim CBC ar gael ar hyn o bryd.		0	Ni ddisgwylir llawer o newid o ran trafnidiaeth, os o gwbl, o ganlyniad i'r cynllun.
-1	Disgwylir effaith negyddol sylweddol ar ddefnyddwyr ffordd eraill (e.e. colli parcio preswyl, rhai tagfeydd ychwanegol)	Mae'r Cynllun yn mynd i gael effaith eithaf negyddol ar iechyd.	Mae'r Cynllun yn mynd i gael effaith eithaf negyddol ar yr amgylchedd.	- Mae'r cynnig yn gofyn i ddefnyddwyr wneud teithiau llai uniongyrchol nag arfer - Mae'r cynllun yn cyflwyno pwyntiau oedi	Gallai'r cynigion arwain at fwy o ddamweiniau	Mae gan y Cynllun gymhareb Budd-Cost o <1.		-1	Mae'r Cynllun yn debygol o gyfrannu at fwy o ddefnydd o geir preifat.
-2	Disgwylir effaith negyddol sylweddol iawn ar ddefnyddwyr ffordd eraill (e.e. tagfeydd difrifol, yn arbennig i TG, colli cyfleusterau parcio mewn ardaloedd manwerthu, cyfyngiadau ar lwytho	Mae'r Cynllun yn mynd i gael effaith negyddol sylweddol ar iechyd.	Mae'r Cynllun yn mynd i gael effaith negyddol sylweddol ar yr amgylchedd.	Annhebygol o ddigwydd yn ymarferol	Annhebygol o ddigwydd yn ymarferol	Annhebygol o ddigwydd yn ymarferol		-2	Annhebygol o ddigwydd yn ymarferol

Blaenoriaethau Cynlluniau'r CTLI – System sgorio mynediad

[illegible]

