Llywodraeth Cynulliad Cymru
Welsh Assembly Government

GWELLIANT YR A40 RHWNG LLANDDEWI FELFFRE A PHENBLEWIN

DATGANIAD O GANLYNIADAU'R YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

CHWEFROR 2010

(Gadawyd y dudalen hon yn wag yn fwriadol)

GWELLIANT YR A40 RHWNG LLANDDEWI FELFFRE A PHENBLEWIN

DATGANIAD O GANLYNIADAU'R

YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

CHWEFROR 2010

Cynnwys:

1 CYFLWYNIAD

2 DATBLYGU AC ARFARNU'R DEWISIADAU

3 YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

Dadansoddiad o'r Ymatebion i'r Holiaduron

Cyrff Statudol

Cyrff Anstatudol

4 Y CANLYNIADAU

5 Y RHESYMAU DROS DDEWIS Y LLWYBR A FFEFRIR

6 PENDERFYNIAD Y DIRPRWY BRIF WEINIDOG

7 DIOGELU'R LLWYBR A FFEFRIR

8 BETH SY'N DIGWYDD NESAF?

(Gadawyd y dudalen hon yn wag yn fwriadol)

1 CYFLWYNIAD

1.1 Yn 2004, cwblhawyd Astudiaeth[1] ar wella'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr. Daeth yr astudiaeth i'r casgliad y dylem fwrw ymlaen â dau gynllun:

- Gwelliant yr A40 rhwng Penblewin a Pharc Slebech a
- Gwelliant yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin

Cafodd y ddau gynllun hyn eu cynnwys yn y Flaenraglen Gefnffyrdd ym mis Rhagfyr 2004. Mae'r rhan o'r ffordd rhwng Penblewin a Pharc Slebech yn cael ei hadeiladu ar hyn o bryd, a dylai'r gwaith fod wedi'i gwblhau erbyn gwanwyn 2011.

1.2 Mae'r Datganiad hwn o Ganlyniadau yn ymdrin â'r rhan nesaf o'r ffordd rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin. Mae'n crynhoi'r agweddau technegol, economaidd ac amgylcheddol ar y cynllun, yn ogystal â'r safbwyntiau a fynegwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd yn 2006. Mae'n mynd ati hefyd i esbonio'r penderfyniad a wnaed gan y Dirprwy Brif Weinidog yn rhinwedd ei swydd fel y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.

2 DATBLYGU AC ARFARNU'R DEWISIADAU

2.1 Roedd yr Astudiaeth yn rhoi pwyslais penodol ar yr effeithiau amgylcheddol ac economaidd. Mae'r canfyddiadau'n cael eu cofnodi yn yr Adroddiad Arfarnu Technegol[2].

2.2 Dyma'r prif broblemau gyda'r rhan hon o'r A40:

- Mae iddi hanes gwael o ran diogelwch.
- Mae cyfyngiad cyflymder o 40mya drwy Landdewi Felffre ar ei hyd.
- Nid oes unrhyw gyfleoedd i oddiweddyd yn ddiogel.
- Mae'r gefnffordd ac effeithiau traffig trwodd yn gwahanu'r gymuned o boptu'r ffordd.
- Mae aliniad gwael i'r ffordd ac mae'n gul, heb unrhyw leiniau ar ymyl y ffordd. Os oes troedffyrdd o gwbl, maent yn rhai cul.
- Mae nifer o fynedfeydd preifat a chyffyrdd yn cysylltu â'r gefnffordd.

2.3 Er mwyn mynd i'r afael â'r problemau hyn, yn ogystal â bodloni'r amcanion strategol ar gyfer y rhwydwaith, aethom ati i nodi amcanion o ran cynllunio trafnidiaeth. Aethom ati i ddatblygu dewisiadau, i arfarnu'r dewisiadau hynny yn unol â'r amcanion, gan wrthod y rheini nad oeddent yn dderbyniol o ran bodloni'r amcanion.

2.4 Cafodd mân waith ei wneud yn ystod yn y blynyddoedd diwethaf i wella aliniad y ffordd ac i wella cyffyrdd, ond ni all gwaith o'r fath fynd i'r afael â'r prif broblemau. Felly, ni fyddai'r dewis o 'wneud dim' yn mynd i'r afael â'r amcanion o ran cynllunio trafnidiaeth.

---

[1] Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr 2004 – ar ein gwefan: www.cymru.gov.uk
[2] Yr Adroddiad Arfarnu Technegol ar yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr – ar ein gwefan

2.5 Edrychodd yr Astudiaeth ar lwybrau i'r gogledd ac i'r de o'r A40, ac ar hyd y ffordd bresennol. Mae cyfyngiadau sylweddol i'r de o'r A40. Mae problemau oherwydd y dopograffeg, mae nifer o adeiladau preswyl gerllaw ac mae llawer o faterion amgylcheddol yn codi hefyd. O'r herwydd, gwrthodwyd y coridor hwn, a chanolbwyntiwyd ar y coridor gogleddol a'r coridor sy'n bodoli eisoes.

2.6 Aed ati yn ystod yr Astudiaeth i ddatblygu nifer o lwybrau posibl i'w harfarnu ymhellach. Mae adroddiad am y canfyddiadau i'w weld yn yr Atodiad i'r Adroddiad Arfarnu Technegol[3]. Y materion allweddol yr oedd angen eu hystyried oedd sicrhau bod cyn lleied o ardaloedd amaethyddol ag y bo modd yn cael eu gwahanu o boptu'r ffordd, lleihau effaith unrhyw waith cloddio ac osgoi nodweddion ecolegol sensitif. Ar ôl ystyried y materion hyn, gwrthodwyd pob llwybr heblaw am y Llwybr Glas a'r Llwybr Porffor ar gyfer y rhan ddwyreiniol o'r ffordd o Fferm Gwyndy i Goed Ffynnon, a'r Llwybr Porffor a'r Llwybr Oren ar gyfer y rhan orllewinol ar hyd y ffordd bresennol i'r gorllewin o Goed Ffynnon. Manylir ar y llwybrau hyn yn y daflen wybodaeth a gyhoeddwyd ar gyfer yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ac sydd i'w gweld yn Atodiad A.

2.7 Aethom ati i sgrinio'r opsiynau o dan Reoliad 48 (1) (a) o Reoliadau Cadwraeth (Cynefinoedd Naturiol etc) 1994 (OS 1994/Rhif 2716) sy'n gysylltiedig ag Erthygl 6(3) o Gyfarwyddeb Cynefinoedd yr UE 92/43/EEC, er mwyn ystyried yr effeithiau posibl ar bedwar safle Natura 2000.

- Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Afonydd Cleddau
- ACA Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherston
- ACA Forol Sir Benfro
- ACA Bae ac Aberoedd Caerfyrddin

Daethpwyd i'r casgliad ar ôl y broses sgrinio y gallai pob un o'r pedwar llwybr yr ymgynghorwyd yn eu cylch gael effaith sylweddol ar y safleoedd hyn. Byddai pob un o'r pedwar dewis o ran llwybr y ffordd yr un mor debygol o gael effaith sylweddol ar y safleoedd Natura 2000.

3 YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

3.1 Aethom ati i ymgynghori am y Llwybrau Coch, Glas, Porffor ac Oren, ac amgaeir copi yn Atodiad A o'r daflen wybodaeth a'r holiadur a gyhoeddwyd ar gyfer yr ymgynghoriad. Cynhaliwyd yr ymgynghoriad rhwng 6 Medi a 31 Hydref 2006. Daeth 213 o bobl i'r arddangosfa ac i'r noson lle rhoddwyd cyfle i'r cyhoedd gael golwg ymlaen llaw ar y cynlluniau. Daeth 21 o lythyrau i law oddi wrth unigolion, grwpiau â buddiant, cynghorau cymuned ac awdurdodau lleol, ac anfonwyd 118 o'r holiaduron yn ôl atom. Mae'r manylion i'w gweld yn yr Adroddiad am yr Ymgynghoriad Cyhoeddus[4] a rhoddir crynodeb isod o'r safbwyntiau a fynegwyd.

[3] Atodiad i'r Adroddiad Arfarnu Technegol – ar ein gwefan
[4] Yr Adroddiad am yr Ymgynghoriad Cyhoeddus i'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin – ar ein gwefan.

Dadansoddiad o'r holiaduron a gwblhawyd

3.2 Aed ati yn yr holiadur i holi barn pobl am yr angen i wella'r ffordd ac am yr hyn a oedd bwysicaf iddynt. Gofynnwyd iddynt hefyd pa lwybr yr oeddent yn ei ffafrio. Dychwelwyd 118 o holiaduron wedi'u cwblhau, 117 ohonynt gan unigolion preifat, ac roedd 89 o'r rhain yn byw yn Llanddewi Felffre. Daeth 28 i law oddi wrth bobl nad oeddent yn drigolion yno, ac un oddi wrth unigolyn arall â buddiant. Eir ati isod i ddadansoddi'r ymatebion i'r 8 cwestiwn yn yr holiadur:

Cwestiwn 1 – Ydych chi o'r farn bod angen gwella ffordd bresennol yr A40 rhwng Fferm Gwyndy a Chylchfan Penblewin?

Dywedodd 81% o'r rheini a ymatebodd i'r holiadur 'Ydw', a dywedodd 14% 'Nac ydw'. Ni fynegodd 5% eu barn am y pwnc hwn.

Cwestiwn 2 – Beth yw'r problemau presennol ar y rhan hon o'r A40 yn eich barn chi?

Cyflymder eithafol y traffig oedd yn peri'r pryder mwyaf, a diogelwch gwael ar gyfer cerddwyr, a phobl ar gefn ceffylau a beiciau, yn ail. Effaith sŵn traffig a dirgryniad oedd yn peri'r pryder lleiaf.

Cwestiwn 3 – Pa lwybr a ddangosir ar y map yn y daflen wybodaeth sydd orau gennych ar gyfer y rhan o'r ffordd rhwng Fferm Gwyndy a Choed Ffynnon?

Roedd yn well gan 75% y Llwybr Glas ac roedd yn well gan 20% y Llwybr Coch.

Cwestiwn 4 – Ydych chi o'r farn y dylid gwella'r rhan rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin?

Dywedodd 54% 'Ydw' a dywedodd 41% 'Nac ydw'. Ni fynegodd 5% eu barn.

Cwestiwn 5 – Pe byddai'r Cynulliad am gynnwys gwelliant i'r rhan o'r A40 rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin, pa ddewis a fyddai orau gennych?

Roedd yn well gan 42% y Llwybr Porffor ac roedd yn well gan 42% y Llwybr Oren.

Cwestiwn 6 – Pa ffactor a fyddai bwysicaf i chi wrth ddewis Llwybr?

Roedd 42 % yn ystyried mai 'lleihau traffig mewn cymunedau' oedd y ffactor pwysicaf.
Roedd 25% yn ystyried mai'r effaith ar eiddo oedd bwysicaf.
Ystyriwyd mai'r gost oedd y ffactor lleiaf pwysig.

Cwestiwn 7 – Pa rai o'r blith y canlynol sy'n disgrifio'ch diddordeb chi yn y cynllun orau? (Ticiwch bob blwch sy'n berthnasol)

Dywedodd 81% eu bod yn defnyddio'r A40 yn rheolaidd, ac roedd 75% ohonynt yn byw yn Llanddewi Felffre. O ran perchenogion tir, roedd 14% yn berchen ar dir yr oedd un o'r llwybrau yn mynd drwyddo.

Cwestiwn 8 – Ychwanegwch unrhyw sylwadau eraill a allai fod gennych neu rhowch resymau dros eich dewis

Cyflwynodd 64% o’r ymatebwyr sylwadau am y llwybrau a ddangoswyd, a cheir crynodeb ohonynt yn y paragraffau a ganlyn.

3.3 Cyrff Statudol

Roedd Cyngor Sir Penfro (Priffyrdd ac Adeiladu) yn cefnogi’r llwybrau Glas a Phorffor. Fodd bynnag, roedd yn teimlo nad oedd y gwelliant yn mynd i’r afael ag anghenion traffig a thrafnidiaeth Sir Benfro. O ystyried y twf uchel a gofnodwyd yn ddiweddar mewn traffig ar hyd yr A40, a chan na fyddai’r gwelliant yn cael ei gwblhau cyn 2012/13, roedd o’r farn y byddai angen ffordd ddeuol ymhen dim ond saith mlynedd.

Ategodd Cyngor Sir Penfro – y Fforwm Mynediad Lleol yr angen am danffordd aml-ddefnyddiwr yn Henllan Lodge ar gyfer pobl ar gefn ceffylau a defnyddwyr eraill. Yn ogystal, dylid darparu cyfleusterau digonol i groesi’r ffordd yn ddiogel yn y mannau lle mae’r troedffyrdd cyhoeddus yn ei chyfarfod, a dylai unrhyw gynnig fod yn seiliedig ar yr egwyddor o’r “mynediad lleiaf rhwystrol”. Ni wnaethpwyd unrhyw sylwadau am y dewisiadau o ran llwybrau.

Dywedodd Cyngor Cefn Gwlad Cymru nad oedd llwybr amlwg yn dod i’r brig, o safbwynt y dirwedd ac ecoleg, rhwng y llwybr Coch a’r llwybr Glas, ac roedd am weld dau lwybr yn mynd ymlaen i’r camau nesaf o ran dewis llwybr.

3.4 Cyrff Anstatudol

Roedd Cyngor Cymuned Llanddewi Felffre yn cefnogi’r Llwybr Glas a’r Llwybr Porffor.

Roedd Cyngor Cymuned Henllanfallteg o’r farn na fyddai’r Llwybr Coch yn gwella ansawdd bywyd yn Llanddewi Felffre, ond y byddai’r llwybrau Glas a Choch ill dau yn rhoi mynediad derbyniol i’r A40. Mynegwyd pryder ganddo y gallai’r Llwybr Glas achosi sŵn a niwed gweledol, yn enwedig felly oherwydd yr arglawdd mawr heibio i Goed Blaen Pentroydin. Mynegwyd pryder hefyd ynglŷn ag amharu ar fynediad yn ystod y gwaith adeiladu. Gofynnwyd i’r gwaith ddylunio gynnwys ymchwiliad i effaith y sŵn, a chamau priodol i leddfu ei effaith. Yn ogystal, gofynnwyd am gamau i sicrhau bod mynediad ar gael i’r A40 bob amser.

Dywedodd Dŵr Cymru y byddai’r Llwybr Coch yn effeithio ar brif bibellau dŵr ac ar garthffosydd; ni fyddai’r Llwybr Glas yn effeithio ar unrhyw garthffosydd a byddai’n effeithio ar lai o brif bibellau dŵr. O’r herwydd, y Llwybr Glas sydd orau ganddynt.

Hoffai Cymdeithas Ceffylau Prydain gael croesfan ddynodedig ger Henllan Lodge ar gyfer pobl ar gefn ceffylau. Mynegodd grwpiau marchogaeth lleol y safbwynt hwn hefyd. (Gweler paragraff 4.3(d) isod).

Nid oedd Cymdeithas y Cerddwyr yn ffafrio unrhyw lwybr, ond roedd am i gamau gael eu cymryd i ddiogelu hawliau tramwy cyhoeddus.

Nid oedd NFU Cymru o blaid y Llwybr Glas, a hynny ar ran Ffermydd Pentroydin a Pharc y Delyn, gan y byddai’r llwybr, yn eu barn hwy, yn cael effaith andwyol iawn ar eu busnes ffermio, drwy rannu’r ffermydd yn ddwy. Roedd llwybrau eraill yn fwy deniadol o ran canlyniadau dadansoddiad economaidd h.y. Gwerth Presennol Net (NPV) a Chymhareb Buddion a Chostau (BCR). (Gweler paragraff 4.3(b) isod).

4 Y CANLYNIADAU

4.1 Mae cefnogaeth gref ymhlith y cyhoedd dros wella’r rhan o gefnffordd yr A40 rhwng Fferm Gwyndy a Chylchfan Penblewin, a chefnogaeth gref yn eu plith hefyd i’r Llwybr Glas. Er hynny, roedd yna bryderon, ac ymdrinnir â hwy isod.

4.2 Roedd y mwyafrif o blaid gwella Cefnffordd yr A40 rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin, ond nid oedd yr ymateb mor bendant. Nid oedd hi’n amlwg ai’r llwybr Porffor neu’r llwybr Oren a oedd orau gan bobl.

Y Camau a Gymerwyd yn Dilyn y Pryderon a Godwyd yn Ystod yr Ymgynghoriad Cyhoeddus

4.3 Gwrandawyd yn ofalus ar y safbwyntiau a fynegwyd, ac aethom ati i wneud rhagor o waith, a ddisgrifir isod.

(a) <u>Y Gylchfan Ddwyreiniol ar y Llwybr Glas</u>

Rydym yn fodlon y byddai modd lleoli’r gylchfan ddwyreiniol mewn man a fyddai’n golygu y byddai’r Llwybr Glas yn cael llai o effaith ar ddaliad tir Fferm Glenfield.

(b) <u>Tanffordd gwartheg ar gyfer ffermydd Pentroydin Fach a Phentroydin Fawr</u>

Rydym yn fodlon y byddai modd i ni ddylunio’r Llwybr Glas mewn modd a fyddai’n darparu ar gyfer tanffordd gwartheg o dan y ffordd arfaethedig. Byddai’n rhaid i ni fynd ati yn ystod y cam dylunio nesaf i ystyried yn fanylach a fyddai modd cyfiawnhau gwneud hyn.

(c) Adolygu’r Llwybrau Porffor ac Oren yn Henllan Lodge

Rydym yn fodlon y byddai modd i ni ddylunio’r cynllun mewn modd a fyddai’n cadw’r cysylltiad rhwng Henllan Lodge a’r rhodfa goed ar y ffordd i Henllan.

(d) Croesfan ar ffurf tanffordd aml-ddefnydd ger Henllan Lodge

Rydym yn fodlon y byddai modd i ni ddylunio’r cynllun mewn modd a fyddai’n darparu ar gyfer croesfan aml-ddefnydd ger Henllan Lodge. Byddai’n rhaid i ni fynd ati yn ystod y cam dylunio nesaf i ystyried yn fanylach a fyddai modd cyfiawnhau gwneud hyn.

5 Y RHESYMAU DROS DDEWIS Y LLWYBR A FFEFRIR

5.1 Mae'r Atodiad i'r Adroddiad Arfarnu Technegol yn cadarnhau y byddai'r Llwybr Glas a'r Llwybr Coch ill dau yn bodloni amcanion y cynllun ac rydym yn fodlon na fyddai unrhyw lwybrau eraill yn well na hwy yn hyn o beth.

5.2 Roedd cefnogaeth amlwg ymhlith y cyhoedd dros osgoi Llanddewi Felffre, a chefnogaeth gref yn eu plith hefyd i'r Llwybr Glas. Rydym yn fodlon y byddai'r Llwybr Glas, ar ôl ei addasu er mwyn ystyried y newid i'r aliniad a ddisgrifir ym mharagraff 4.3(a) uchod, yn ffordd osgoi fwy effeithiol na'r Llwybr Coch. Byddai'n rhoi gwerth am arian, yn enwedig o'i gyfuno â'r naill neu'r llall o'r llwybrau i'r gorllewin o Goed Ffynnon. Mae'r Llwybr Coch yn well o safbwynt economaidd, ond o ystyried perfformiad y Llwybr Glas yn ei gyfanrwydd, a'r ffaith mai'r gost oedd y ffactor lleiaf pwysig ym marn y cyhoedd, y Llwybr Glas yw'r dewis gorau posibl.

5.3 Roedd y mwyafrif yn derbyn bod angen gwella'r rhan o'r ffordd rhwng Coed Ffynnon a Phenblewin ond nid oedd y gefnogaeth mor bendant. Er hynny, byddai gwella'r rhan hon o'r ffordd yn bodloni'r amcanion cynllunio, ac yn dda o ran gwella diogelwch. Nid oedd y dewis rhwng y Llwybr Oren a'r Llwybr Porffor mor amlwg, a roedd peth pryder y byddai'r Llwybr Porffor yn gwahanu tir amaethyddol o boptu'r ffordd ac yn ynysu Henllan Lodge. Fel datganwyd yn para 4.3 uchod bydd y pryderon yma yn cael ei ateb. Ar y cyfan, felly, mae'n werth bwrw ymlaen â'r gwaith o wella'r rhan hon o'r ffordd, a'r Llwybr Porffor sydd orau, yn enwedig o ystyried ei botensial i leihau nifer y damweiniau.

6 PENDERFYNIAD Y DIRPRWY BRIF WEINIDOG

6.1 Ar ôl ystyried yr agweddau technegol, cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ar y cynllun hwn, ynghyd â chanlyniadau'r ymgynghoriad cyhoeddus, mae'r Dirprwy Brif Weinidog wedi penderfynu:

- Mabwysiadu'r Llwybr Glas fel y Llwybr a Ffefrir ar gyfer osgoi Llanddewi Felffre;
- Mabwysiadu'r Llwybr Porffor fel y Llwybr a Ffefrir ar gyfer y gwelliant rhwng Fferm Gwyndy a Phenblewin;
- Cyhoeddi cynllun TR111 (Dogfen 3) er mwyn diogelu'r llwybr ar ei hyd at ddibenion cynllunio.

6.2 Mae'r Llwybr a Ffefrir yn cael ei ddangos ar y TR111 ar ffurf llinell ddu lydan. Arwydd cyffredinol ydyw yn unig o'r llwybr a ffefrir, a gallai newid ychydig yn ystod y cam dylunio nesaf.

7 DIOGELU'R LLWYBR A FFEFRIR

7.1 Drwy gyhoeddi cynllun TR111, rydym yn diogelu'r llwybr o dan Orchymyn Cynllunio

Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995. Mae hyn yn golygu y bydd yr Awdurdod Cynllunio Lleol yn cyfeirio at Lywodraeth Cynulliad Cymru unrhyw geisiadau cynllunio a gyflwynir yn y dyfodol gerllaw'r Llwybr a Ffefrir. Mae'r cynllun TR111 ar gael i'w weld yn swyddfeydd Cyngor Sir Penfro, Neuadd y Sir, Hwlffordd; yn Swyddfa'r Post yn Arberth, ac yn Swyddfeydd Llywodraeth Cynulliad Cymru ym Mharc Cathays, Caerdydd.

7.2 O dan amgylchiadau penodol, gall unrhyw berchennog sy'n ei chael yn anodd gwerthu eiddo ar linell y llwybr ofyn i'w achos gael ei ystyried o dan y darpariaethau malltod. Os bydd unrhyw achos o'r fath yn bodloni meini prawf penodol, byddwn yn prynu'r eiddo.

7.3 Nid yw'r ffaith bod Llwybr a Ffefrir yn cael ei ddiogelu yn golygu ein bod wedi ymrwymo i gadw at linell y llwybr hwnnw. Dim ond unwaith y bydd y Gorchymyn Llinell wedi'i wneud, fel y disgrifir yn yr adran nesaf, y bydd hynny'n digwydd.

8 BETH SY'N DIGWYDD NESAF?

8.1 Byddwn yn mynd ati i ymchwilio ymhellach ac i ddylunio'r cynllun yn fanylach – yr enw a roddir i'r gwaith hwn yw'r cam Dylunio Rhagarweiniol. Yn benodol, byddwn yn edrych yn fanylach ar y materion amgylcheddol a pheirianegol, gan ystyried y sylwadau a ddaeth i law yn ystod yr ymgynghoriad a chan edrych ar strategaeth ar gyfer cyffyrdd a dewisiadau ar gyfer ffyrdd ymyl a mynedfeydd.

8.2 Ar ôl y cam Dylunio Rhagarweiniol, y cam allweddol nesaf fydd cyhoeddi'r Gorchmynion drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981. Bydd y Gorchmynion drafft yn rhoi'r pwerau i ni sefydlu llinell, addasu ffyrdd ymyl, prynu tir a sefydlu unrhyw hawliau eraill y bydd eu hangen arnom er mwyn bwrw ymlaen â'r cynllun. Bydd cyfnod yn cael ei bennu er mwyn i bobl sydd â buddiant yn y cynigion, neu y byddai'r cynigion yn effeithio arnynt, fedru gwrthwynebu'r Gorchmynion drafft a hyd yn oed awgrymu cynigion eraill posibl. Os na fedrwn ddatrys y gwrthwynebiadau hyn, a chan ddibynnu ar y materion a godir ac ar faint y gwrthwynebiad, mae'n bosibl y byddwn yn cynnal Ymchwiliad Cyhoeddus. Byddai Arolygydd Annibynnol yn gwrando ar y dystiolaeth ac yn ei hystyried, ac yn gwneud argymhelliad i'r Dirprwy Brif Weinidog ei ystyried wrth iddo fynd ati i benderfynu a ddylid gwneud y Gorchmynion ai peidio.

8.3 Mae'r cynllun yn "brosiect perthnasol" o dan Reoliad 48 (1) (a) o Reoliadau Cadwraeth (Cynefinoedd Naturiol etc) 1994 (OS 1994/Rhif 2716) sy'n gysylltiedig ag Erthygl 6(3) o Gyfarwyddeb Cynefinoedd yr UE 92/43/EEC. Mae hyn yn golygu y byddwn yn cynnal Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol ac yn paratoi Datganiad Amgylcheddol. Byddwn yn cyhoeddi'r datganiad hwnnw, ynghyd â datganiad a fydd yn sail i benderfyniad ar Asesiad Priodol, ar yr un pryd â'r Gorchymyn drafft a'r Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y cynllun.