



Llywodraeth Cynulliad Cymru
Welsh Assembly Government

Trafnidiaeth Cymru
Transport Wales

CEFNFFORDD YR A483 O ABERTAWE I FANCEINION LLANDEILO A FFAIR-FACH

**DATGANIAD O GANLYNIADAU GWEITHDY AC
YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS AR YR ADOLYGIAD
O'R LLWYBR A DDIOGELWYD**

MAWRTH 2007

CYNNWYS

1. CYFLWYNIAD
2. CEFNDIR
3. ARFARNU'R DEWISIADAU
4. GWEITHDY AC YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS
5. DADANSODDI YMATEBION I'R YMGYNGHORIAD
6. MATERION I FYND I'R AFAEL Â NHW YN SGIL YR YMGYNGHORIAD
7. YSTYRIED Y MATERION YN DILYN YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS
8. CASGLIADAU
9. DIOGELU'R LLWYBR A FFEFRIR
10. GWEITHDREFNAU AR ÔL DIOGELU'R LLWYBR A FFEFRIR

ATODIADAU

FFIGURAU

CYFEIRIADAU

1. CYFLWYNIAD

- 1.1 Mae Llandeilo a Ffair-fach yn rhan ddwyreiniol Sir Gaerfyrddin. Tref farchnad fach yw Llandeilo ac mae cefnffordd yr A483 o Abertawe i Fanceinion yn dilyn ei stryd fawr (Ffigur 1). Anheddiad i'r de yw Ffair-fach, ac mae yno ysgol uwchradd fawr ac ysgol gynradd. Mae cefnffordd yr A40 (T) o Lundain i Abergwaun yn teithio o'r dwyrain i'r gorllewin i'r gogledd o Landeilo ac yn ymuno â chefnffordd yr A483(T).
- 1.2 Mae afon Tywi'n nodwedd naturiol arwyddocaol yn y rhan hon o Sir Gaerfyrddin ac mae'n gwahanu Llandeilo a Ffair-fach. Mae pont fwa garreg un rhychwant restredig yn cludo'r A483(T) dros yr afon a'i gorlifdir.
- 1.3 Cyflwynodd Blaenraglen Cefnffyrdd 2002 (TRFP – Cyf. 1) ac Atodiad 2004 (Cyf. 2) raglen ar gyfer cyflawni gwelliannau i'r rhwydwaith cefnffyrdd fel ymateb i amcanion Fframwaith Trafnidiaeth Cymru 2001 (TFW - Cyf. 3).
- 1.4 Mae'r TFW yn cyflwyno amcanion strategol a choridor ar gyfer Cefnffyrdd ac mae amcanion y gogledd i'r de yn berthnasol i'r cynllun hwn. Mae Atodiad 2004 y TRFP yn cadarnhau mai cynllun Cam 2 yw hwn. Mae hyn yn golygu y gallai fod yn barod i gychwyn erbyn Ebrill 2010, yn amodol ar gwblhau gweithdrefnau caniatâd statudol a bod arian o gyllidebau a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cynulliad Cymru ar gael.

2. CEFNDIR

- 2.1 Ym mis Mai 1974, ymgynghorodd y Swyddfa Gymreig ar lwybrau osgoi i'r A40(T) a'r A483(T) yn Llandeilo. Agorwyd ffordd osgoi ogleddol y A40(T) ym mis Ionawr 1995. Diogelwyd ffordd osgoi ddwyreiniol yr A483(T) at ddibenion cynllunio ym mis Mawrth 1978. Cyhoeddwyd Llinellau, Ffyrdd Ymyl a Gorchmynion Prynu Gorfodol wedyn ym 1993. Cynhaliwyd Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol ym mis Mehefin 1993 i ystyried nifer o wrthwynebiadau a sylwadau oedd heb eu datrys. Daeth Adroddiad yr Arolygydd (Cyf. 4) i'r casgliad bod:
- 2.1.1 *Cydbwysedd y pwyntiau (a drafodwyd yn yr Ymchwiliad) yn sylweddol o blaid y llwybr arfaethedig;*
- 2.1.2 *Fodd bynnag [rwy'n] bryderus iawn am effaith y wal gynnal arfaethedig yn ardal yr orsaf;*
- 2.1.3 *Rwyf wedi tynnu sylw'r Ysgrifennydd Gwladol at bwynt cyfreithiol.....yn ymwneud â llifogydd, ond rwy'n bryderus iawn hefyd am effeithiau cyffredinol mwy o*

lifogydd yn yr ardal o ganlyniad i'r gwaith adeiladu arfaethedig.

2.1.4 *Nid wyf o'r farn y byddai'n ddoeth i mi gytuno bod y cynllun yn mynd yn ei flaen ar hyn o bryd.*

2.2 Roedd Penderfyniad yr Ysgrifennydd Gwladol (Cymru) (Cyf. 5) yn cytuno'n gyffredinol â chasgliadau'r Arolygydd, heblaw bod niferoedd cerddwyr isel a ffigurau cerbydau yn yr arolwg yn is na'r meini prawf derbyniol i ddarparu cyfleusterau croesi pellach ar yr A483 i'r gogledd o Ffair-fach. Cytunodd na fyddai'n gwneud y Gorchmynion ac ymrwymodd i adolygu'r dewisiadau yn ardal yr Orsaf i weld sut y gellid mynd i'r afael â phryderon amgylcheddol.

2.3 Nododd yr Adolygiad Strategol o Raglen Cefnffyrdd Cymru (Cyf 6), a gyhoeddwyd ym 1998, nifer o sylwadau ar ffordd osgoi ddwyreiniol Llandeilo. Yn benodol, roedd buddiannau masnachol yn cymeradwyo adeiladu ffordd osgoi'n fuan gan ei bod yn cael ei hystyried yn hanfodol i weddnewid economi'r dref, a oedd yn dirywio, ac i wella amodau amgylcheddol yn Stryd Rhosmaen. Condemniwyd y llwybr arfaethedig gan eraill gan y byddai'n cael effaith annerbyniol ar y dref hanesyddol. Ystyriwyd ei bod yn annhebygol y byddai mân welliannau i'r A483(T) yn datrys y problemau traffig a daethpwyd i'r casgliad y dylid cynnal astudiaeth trafnidiaeth aml-foddol o Llandeilo.

3 ARFARNU'R DEWISIADAU

3.1 Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru'n asesu ei holl gynlluniau trafnidiaeth i sicrhau eu bod yn bodloni eu hamcanion ac yn cynnig gwerth da am arian. Seiliwyd y broses arfarnu a ddefnyddiwyd ar gyfer y cynllun hwn ar y Scottish Transport Appraisal Guidance (STAG) (Cyf. 7). Profir y dewisiadau yn ôl polisiâu Llywodraeth Cynulliad Cymru a'i hamcanion cynllunio strategol a chynlluniau. Nodwyd problemau, cyfyngiadau, cyfleoedd ac elfennau amhendant trwy adolygu gwaith blaenorol, astudiaethau bwrdd gwaith ac ymweliadau â safleoedd. Fe'u defnyddiwyd fel sail i ymgynghori â chynrychiolwyr y Sir, y Gymuned a Chyngor y Dref ac adroddir arnynt yn Adroddiad Cynllunio ac Amcanion a Chyn-arfarnu Llandeilo (Cyf. 8).

3.2 Cynhaliwyd Gweithdy ar 30 Mehefin 2004 a fynychwyd gan gynrychiolwyr o Lywodraeth Cynulliad Cymru, Cyngor Sir Caerfyrddin a Jacobs (y Babbie Group cynt). Diben y Gweithdy oedd adolygu'r polisiâu, y problemau, y cyfyngiadau, y cyfleoedd a'r elfennau amhendant a chadarnhau'r Amcanion Cynllunio a oedd eu hangen i asesu'r dewisiadau. Nodwyd dewisiadau gwella aml-foddol hefyd dan benawdau mesurau rheoli traffig, gwella trafnidiaeth gyhoeddus a gwella ffyrdd.

- 3.3 Yn dilyn y Gweithdy, aseswyd y dewisiadau hyn yn ôl yr Amcanion Cynllunio a'r meini prawf canlynol - effeithiau ar yr amgylchedd, effeithiolrwydd, adeiladwyedd, pa mor dderbyniol oeddynt i'r cyhoedd a chost. Er y gallai mesurau rheoli traffig a gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus leihau rhai o'r problemau, nododd y canlyniad y byddent yn annhebygol o leihau llifoedd traffig ddigon i fynd i'r afael â phroblemau tagfeydd.

4. GWEITHDY AC YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

- 4.1 Cynhaliwyd Gweithdy ac Ymgynghoriad Cyhoeddus i ystyried y dewisiadau a arfarnwyd rhwng Ebrill 2006 a Mehefin 2006. Roedd hyn yn cynnwys Gweithdy ac Arddangosfa Gyhoeddus a gynhaliwyd yn Neuadd y Dref Llandeilo rhwng 26 a 27 Ebrill 2006.

- 4.2 Anfonwyd pecyn gwybodaeth yn cynnwys hysbysiad cyhoeddus, llyfryn, holiadur ac amlen ymateb gyda stamp a chyfeiriad i tua 1300 o gyrff statudol, busnesau lleol a phreswylfeydd yn y cyffiniau ym mis Ebrill 2006. Roedd 300 pecyn pellach ar gael mewn lleoliadau eraill.

- 4.3 Cynhaliwyd cyfres o gyfarfodydd cyn y Gweithdy gyda grwpiau â buddiant yn cynnwys y carfanau canlynol a wahoddwyd:

Cyrff Statudol: Cyngor Sir Caerfyrddin
Cyngor Cefn Gwlad Cymru
Asiantaeth yr Amgylchedd

Cyrff Anstatudol: Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
Archaeoleg Cambria - Rheoli Treftadaeth
Ffederasiwn Pysgotwyr Sir Gaerfyrddin
Cymdeithas Ymddiriedolaeth Ddinesig
Llandeilo a'r Cylch
Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig
Sustrans
Fforwm Rheilffordd Calon Cymru

Cyrff Rheilffordd: Network Rail

- 4.4 Mynychwyd cip ymlaen llaw ar arddangosfa'r ymgynghoriad ar 24 Ebrill 2006 gan gynrychiolwyr:

Cyngor Sir Caerfyrddin
Cyngor Cymuned Maenordeilo a Salem
Cyngor Tref Llandeilo Fawr
Cyngor Cymuned Dyffryn Cennen
Cyngor Cymuned Carmel
Cyngor Cymuned Derwen-fawr

- 4.5 Roedd y Gweithdy a'r Arddangosfa Gyhoeddus yn dangos deunydd a ddisgrifiwyd ym mholisiau Llywodraeth y Cynulliad, datblygiad cynllun hanesyddol cynllun y ffordd osgoi ddwyreiniol flaenorol, datblygiad yr Amcanion Cynllunio, cyfyngiadau amgylcheddol, sut i ddewisiadau gael eu cynhyrchu a'u cymharu, gwelliannau i'r llwybr cyfredol sydd wedi'i ddiogelu, a'r ffordd ymlaen.

5. DADANSODDI YMATEBION I'R YMGYNGHORIAD

- 5.1 Derbyniwyd cyfraniadau ysgrifenedig gan:

- gyrff statudol
- cyrff anstatudol
- corff rheilffordd
- deisebau gan Grwpiau Gweithredu lleol
- ymatebwyr o blith y cyhoedd

Daeth ymatebion cyhoeddus (72% o'r cyfanswm) o ardal bost SA19 6 Llandeilo/Ffair-fach yn bennaf.

5.2 Cyrff statudol

5.2.1 Cyngor Sir Caerfyrddin (CSC)

- 5.2.1.1 Mae Cynllun Trafnidiaeth CSC o 2001 i 2006 yn nodi "*bod angen ffordd osgoi i'r dwyrain o Landeilo ar frys er mwyn cael gwared ar draffig trwodd sy'n teithio'n ddiangen trwy ganol y dref hanesyddol a deniadol hon (Llandeilo). Ynghyd â'r ffordd osgoi ogleddol sydd wedi'i chwblhau, bydd yn creu cyfle i reoli traffig a gwella'r amgylchedd ac yn cynnig bywyd gwell i drigolion y dref.*" Maen nhw am i ffordd osgoi ddwyreiniol gael ei hadeiladu'n fuan er lles iechyd ac economi Llandeilo yn y dyfodol.

- 5.2.1.2 Ar 24 Gorffennaf 2006, cadarnhaodd y Bwrdd Gweithredol ei gefnogaeth i Ffordd Osgoi Ddwyreiniol Llandeilo. Mae'n ategu'r Llwybr Dwyreiniol Mewnol porffor (llwybr sydd wedi'i ddiogelu ar hyn o bryd) ynghyd â'r gwaith gwella arfaethedig (llwybr porffor toredig) a ddangoswyd ym mis Ebrill 2006 yn ystod y cam ymgynghori.

5.2.2 CADW

- 5.2.2.1 Mae CADW wedi cynghori y byddai'r "*niwed mwyaf pellgyrhaeddol i'r amgylchedd hanesyddol yn dod yn sgil y Llwybrau Gorllewinol. Byddai'r Llwybrau Gorllewinol Allanol a Mewnol yn cael effaith ddifrifol ar barc a gerddi hanesyddol Gradd 1 Plas Dinefwr ac yn effeithio'n ddifrifol ar leoliad Tŷ Newton a Hen Gastell Dinefwr. Yn ogystal,*

byddai'r Llwybr Gorllewinol Mewnol yn torri ar draws ardal o bwysigrwydd archeolegol mawr - Caer Rufeinig restredig Parc Dinefwr (CM367)."

5.2.2.2 Byddai llwybrau dwyreiniol yn effeithio ar yr amgylchedd hanesyddol ehangach ac yn enwedig ar faen hir Ffair-fach (CM325) sydd ar y llwybr dwyreiniol mewnol.

5.2.2.3 Byddai'r llwybrau'n effeithio ar Dirwedd Dyffryn Tywi sydd o Ddiddordeb Hanesyddol eithriadol ac felly byddai angen i unrhyw gynllun asesu effeithiau'n unol â methodoleg ragnodedig.

5.2.3 Asiantaeth yr Amgylchedd

5.2.3.1 Ni chafwyd ymateb ysgrifenedig gan Asiantaeth yr Amgylchedd. Fodd bynnag, mynychodd yr Asiantaeth y Gweithdy ynghyd â chyrff statudol ac anstatudol eraill. Mynegwyd pryderon ganddynt ynghylch y perygl o lifogydd a gofynnwyd am gadarnhad y bydd astudiaeth asesiad o beryglon llifogydd lawn yn cael ei chynnal.

5.2.4 Cyngor Cefn Gwlad Cymru

5.2.4.1 Ni chafwyd ymateb ysgrifenedig gan y Cyngor Cefn Gwlad. Fodd bynnag, mynychodd y Cyngor y Gweithdy ynghyd â chyrff statudol ac anstatudol eraill. Mynegwyd pryderon ganddynt am yr effaith ar yr ACA a geomorffoleg afon Tywi a'i hisafonydd.

5.2.5 Cyngor Tref Llandeilo Fawr

5.2.5.1 Cefnogodd Cyngor y Dref egwyddor ffordd osgoi A483 i Landeilo. Mae'n "derbyn mai'r llwybr porffor yw'r unig ddewis realistig". Mae'n nodi nifer o agweddau i fynd i'r afael â nhw:

- sut fyddai'r cynllun yn ymdrin â'r perygl o lifogydd yn Ffair-fach?
- sut fyddai'r cynllun yn cael ei ddiwygio i ymdrin â'r ardal yn ardal yr Orsaf Drenau?
- cynllun y bont ffordd newydd dros afon Tywi;
- cynigion tirlunio ar hyd y llwybr i liniaru effaith weledol y cynllun;

- manylion y cyfleuster croesi i gerddwyr wrth y gylchfan newydd yn Nheras Tywi, Ffair-fach;
- effaith y cynllun o ran sŵn a llygredd a mesurau lliniaru; a
- gwerthusiad o effeithiolrwydd unrhyw fesurau gostegu traffig.

5.2.6 Cyngor Cymuned Dyffryn Cennen

5.2.6.1 Nododd y Cyngor Cymuned:

- na fyddai'r llwybr glas yn darparu ar gyfer traffig ar yr A476 o Cross Hands, ac y byddai'n creu rhwystr rhwng Ffair-fach ac Ysgol Tre-gib;
- ni fyddai'r llwybr porffor yn ffordd osgoi gan y byddai'n cymysgu traffig lleol a thraffig pellter hir. Yn ogystal, ni fyddai'r llwybr hwn yn mynd i'r afael â phryderon llifogydd, byddai'n ymyrryd â'r bont hanesyddol ac nid yw'n cynnig ateb i fynediad i gerddwyr/mynediad i bobl anabl ar draws y lôn gerbydau;
- roedd y llwybr melyn yn gynnig ymarferol ond annhebygol oherwydd y rheidrwydd i gaffael tir sylweddol gan yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol;
- byddai'r llwybr gwyrdd yn well, ond dylid ei leoli ymhellach i'r gorllewin a dilyn y llwybr melyn rhwng yr A483(T) a'r A476 o amgylch Ffair-fach;

5.2.7 Cynghorau Cymuned Eraill

5.2.7.1 Ni dderbyniwyd ymatebion ysgrifenedig gan Gynghorau Cymuned Carmel a Derwen-fawr.

5.3 **Cyrff Anstatudol**

5.3.1 Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol

5.3.1.1 Roedd yr Ymddiriedolaeth am gael cyfiawnhad o'r angen a'r dewisiadau a nodwyd y canlynol;

- ystyriai ei bod yn rhy gynnar diystyru dewisiadau eraill yn lle ffordd osgoi cyn ymgynghori'n gyhoeddus;

- gwrthwynebai ddewisiadau'r llwybr gorllewinol, sy'n croesi tir sy'n perthyn yn ddiymwad i'r Ymddiriedolaeth;
- roedd am gael asesiad gofalus o'r llwybrau dwyreiniol a'r dewisiadau o ran ffordd osgoi gan ystyried yr effaith ar Barc Dinefwr; a
- galwai am fynd ati i gynllunio o safbwynt y dirwedd a'r amgylchedd.

5.3.2 Archaeoleg Cambria - Rheoli Treftadaeth

5.3.2.1 Heriodd yn gyntaf a oedd digon o ddata ac asesiadau i lywio'r astudiaeth o ran materion ac effaith amgylcheddol. Yn sgil hynny, nid oedd y sail ar gyfer dewis llwybr yn amlwg o'r ymgynghoriad. Yn ail, gan fod yr holl lwybrau'n croesi tirwedd hanesyddol cofrestredig Dyffryn Tywi, byddai angen i bob llwybr asesu ei effaith cyn dewis y llwybr a ffefrir. Yn drydydd, nid oedd yn ymwybodol o unrhyw astudiaethau bwrdd gwaith i asesu adnoddau archeolegol a hanesyddol yr ardal ymgynghori.

5.3.3 Ffederasiwn Pysgotwyr Sir Gaerfyrddin.

5.3.3.1 Mae'r Ffederasiwn yn cefnogi'r ddadl dros ffordd osgoi, ond bydd yn gwrthwynebu unrhyw lwybr nad yw'n hanfodol neu waith sy'n effeithio ar afon Tywi. O ran y llwybrau dwyreiniol mewnol ac allanol, mae unrhyw dresbasiad ochrol ar sianel yr afon yn debygol o olygu blaendorri dolen yr afon, gan arwain at effeithiau sylweddol i fyny ac i lawr yr afon. Dylid ystyried llwybrau eraill, er enghraifft, hanner ffordd rhwng y llwybrau mewnol ac allanol gorllewinol neu lwybr yn agosach i Langadog.

5.3.4 Cymdeithas Ymddiriedolaeth Ddinesig Llandeilo a'r Cylch

5.3.4.1 Roedd y Gymdeithas o'r farn nad oedd y wybodaeth a ddarparwyd yn tawelu pryderon pobl am yr anawsterau a godwyd yn Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus 1993 am y llwybr sydd wedi'i ddiogelu ar hyn o bryd, h.y. y llwybr porffor. Fodd bynnag, mae'n well gan y Pwyllgor Gweithredol y llwybr dwyreiniol mewnol porffor toredig gan mai dyma fyddai'r llwybr byrraf a fyddai'n cael yr effaith leiaf ar yr amgylchedd a safleoedd hanesyddol. Wrth ddatblygu cynllun o'r fath, roedd y Gymdeithas am weld y canlynol:

- ystyriaeth i iechyd a diogelwch trigolion ac ymwelwyr;
- cadw mynediad i'r orsaf wedi'i gweddnewid;
- cyfleusterau diogel i gerddwyr;
- lliniaru'r perygl o lifogydd;
- lliniaru trwy dirlunio a phlannu coed i guddio'r ffordd a'r rheilffordd;
- pont wedi'i dylunio'n dda i wella'r tirlun;
- ymgysylltu â'r cyhoedd ymhellach.

5.3.5 SUSTRANS

- 5.3.5.1 Roedd yr elusen sy'n hyrwyddo cyfleoedd beicio o'r farn nad oedd unrhyw un o'r dewisiadau'n gwarchod lleoliad hanesyddol a godidog y dref yn addas. Ni ddarparwyd unrhyw ddadansoddiadau o draffig, llinellau dymunol na ffigurau llif traffig presennol. Fodd bynnag, bydd y dewis gorllewinol yn arwain at wyriad hirach ac yn symud llai o draffig allan o'r dref.
- 5.3.5.2 Yn ogystal, ni chyfeiriwyd at droi'r A483(T) yn briffordd a'r A476 yn gefnffordd, ond gallai hyn gael effaith arwyddocaol ar ddosbarthiad traffig.
- 5.3.5.3 Byddai'n ymddangos bod teilyngdod i'r dewis (porffor) diwygiedig yn cynnwys adleoli'r orsaf i osgoi'r wal gynnal, er gwaethaf y sŵn, y gwahanu ardaloedd o boptu'r ffordd a'r ymyrraeth y byddai'r traffig yn eu creu.
- 5.3.5.4 Ystyriwyd y byddai llwybr arall o Ffordd Bethlehem yn dilyn llinell debyg i'r dewis dwyreiniol allanol yn golygu y byddai'n rhaid dargyfeirio hyd llai o'r afon ac y byddai hyn yn lleihau ymyrraeth a gwahanu ardaloedd o boptu'r ffordd yn sylweddol.
- 5.3.5.5 Mae gan SUSTRANS bryderon arbennig am fynediad, y ddarpariaeth ar gyfer llwybrau aml-ddefnydd oddi ar y lôn gerbydau, cydnabod y Bont Grog fel rhan o lwybr troed pwysig ac o ran rheoli traffig, llwybrau penodol ar gyfer beicio a cherdded i ffwrdd o'r A483(T).

5.3.6 Fforwm Rheilffordd Calon Cymru

5.3.6.1 Mae'r Fforwm yn cydnabod yr angen i gymryd camau i leddfu'r problemau a achosir gan draffig ffordd sy'n teithio trwy ganol y dref a allai gynnwys adeiladu ffordd osgoi. Gallai hefyd gynnwys rheoli cerbydau nwyddau trwm sy'n defnyddio'r ffordd mewn modd sy'n eu targedu'n well. Ni chyflawnwyd unrhyw ddadansoddiad diweddar o natur llifoedd traffig ac felly roedd yn amhosibl rhoi sylwadau ar fesurau rheoli traffig gwell. Roedd y Fforwm yn cymeradwyo astudiaeth. Roedd y Fforwm yn cefnogi eitem 4 yr 'amcanion cynllunio' sef darparu cyfle i wella hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus a chyfnewidfeydd.

5.3.7 Network Rail

5.3.7.1 Roedd Network Rail yn cytuno mewn egwyddor ag adlinio'r rheilffordd yn lleol yn ardal yr orsaf, yn amodol ar drafodaeth fwy manwl, yn cynnwys cadw'r ddolen basio.

5.4 **Deisebau**

5.4.1 Cyflwynwyd dwy ddeiseb a oedd yn codi o'r ymgynghoriad:

5.4.2 Grŵp Gweithredu Ffordd Osgoi Tywi (TBAG)

5.4.2.1 Cefnogwyd y Grŵp gan 826 o lofnodion ac roedden nhw am gael cytundeb i'r datganiadau canlynol:

- (i) mae'r Llwybr Dwyreiniol Mewnol sydd wedi'i Ddiogelu (1993) yn annerbyniol am nifer o resymau;
- (ii) nid oedd yr ymgynghoriad yn bodloni safonau tegwch a chydbwysedd gan ei fod yn hyrwyddo'r Llwybr Dwyreiniol Mewnol sydd wedi'i Ddiogelu'n unig;
- (iii) dewisiadau eraill fel mesurau gostegu traffig, llwybr gorllewinol yn cysylltu'r A476 a'r A40(T) neu lwybr dwyreiniol pell newydd, a pheidio â chynnwys dewisiadau nad ydynt yn ddichonol fel y llwybr gorllewinol mewnol trwy Barc Penlan.

5.4.3 Mr W G Evans

5.4.3.1 Cefnogwyd y ddeiseb hon gan 835 o lofnodion, ac roedden nhw am gael cytundeb i'r datganiadau canlynol:

- (i) "Ffordd osgoi yw'r unig ateb ymarferol i broblemau traffig, llygredd a diogelwch Llandeilo a Ffair-fach".
- (ii) "Wrth i'r problemau i ni eu crybwyll barhau i gynyddu, dylid caniatáu i waith ar adeiladu ffordd osgoi barhau heb oedi gormodol".
- (iii) "Roedd y cyflwyniad o ddewisiadau o lwybrau ar gyfer y Gweithdy a'r Ymgynghoriad Cyhoeddus yn anghyflawn". Ni aethpwyd i'r afael â materion yn codi o Ymchwiliad Cyhoeddus 1993 yn ddigon manwl i dawelu pryderon y rhai yr oedd y Llwybr Dwyreiniol Mewnol yn effeithio arnynt fwyaf.
- (iv) Dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru ddarparu rhagor o fanylion am y llwybrau mwyaf ymarferol, nad ydynt yn cynnwys Parc Dinefwr, un i'w dwyrain ac un i'r gorllewin.

5.5 Ymatebion y Cyhoedd

5.5.1 Gan ddefnyddio'r ymatebion i'r holiadur, daethpwyd i'r casgliadau canlynol:

- (i) *"A ydych chi o'r farn bod angen gwella'r A483 bresennol trwy Landeilo a Ffair-fach "* - roedd 92% yn cytuno, roedd 5% yn anghytuno ac ni ymatebodd 3%.
- (ii) *"Beth yw'r problemau cyfredol yn eich barn chi?"* o'r holl broblemau a restrwyd, nodwyd mai diogelwch cerddwyr, diogelwch/cyflymder traffig a sŵn neu ddirgryniadau traffig oedd y materion allweddol.
- (iii) *"A ddylid cyfyngu ar unrhyw welliannau i wella'r ffordd bresennol?"* na ddylid meddai 82%, dylid meddai 14% ac ni chafwyd ymateb gan 4%.
- (iv) *"Pa lwybr fyddai orau gennych chi pe bai ffordd osgoi'n cael ei hadeiladu?"* – roedd y mwyafrif, 64%, yn cefnogi'r llwybr porffor, nid oedd gan 14% hoff ddewis a llwybrau eraill neu lwybrau cyfunol oedd hoff ddewis y 22% arall.
- (v) Wrth benderfynu ar fuddiannau ymatebwr yn y cynllun; roedd 66% yn drigolion o Landeilo neu Ffair-fach, roedd 25% o'r tu allan i'r ardal hon ac roedd 9% yn dirfeddianwyr yr oedd y dewisiadau o bosibl yn effeithio arnynt. O'r holl ymatebwyr, dywedodd

5% eu bod yn defnyddio'r A483(T) trwy Llandeilo a Ffair-fach yn rheolaidd.

6. MATERION I FYND I'R AFAEL Â NHW YN SGIL YR YMGYNGHORIAD

6.1 Mae angen mynd i'r afael â nifer o faterion wrth ystyried dewisiadau ar gyfer datrys problemau traffig yn Llandeilo a Ffair-fach. Mae'r rhain yn ymwneud â'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus (PLI) a gynhaliwyd ym 1993 a'r Gweithdy ac Ymgynghoriad Cyhoeddus a gynhaliwyd yn 2006. Mae'r adran hon yn cyflwyno'r camau arfaethedig i fynd i'r afael â'r materion hyn.

6.2 Dangosir dynodiadau statudol a allai effeithio ar y materion hyn yn Ffigur 2. Fel cyfyngiadau cynllunio, byddent yn dylanwadu ar y dewisiadau o lwybrau ac felly'n ffactor i'w ystyried wrth adolygu'r dewisiadau ar gyfer y Llwybr a Ffefrir.

6.3 Ers 1994, dynodwyd dyffryn yr afon fel ymgeisydd am Ardal Cadwraeth Arbennig (yACA) ac yna'n Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA). Hefyd yn 1994, lluniodd yr Ymgynghorwyr Maunsell ymateb (Cyf. 9) i'r materion a godwyd gan yr Arolygydd yn dilyn y PLI ym 1993. Ystyriwyd y rhain yn y camau canlynol.

6.4 Wal gynnal arfaethedig yn ardal gorsaf drenau Llandeilo

6.4.1 Yn dilyn argymhelliad yr Arolygydd, rhoddwyd ystyriaeth i wal gynnal 150m o hyd ar hyd ochr orllewinol y ffordd osgoi gydag uchder cyfartalog o 8.8m yn cyrraedd uchafswm o 10.7m. Byddai ffens ffin ar ben y wal.

6.4.2 I osgoi adeiladu wal, byddai'n rhaid symud y ffordd osgoi i'r dwyrain, un ai'n lleol trwy symud llinell y rheilffordd neu fabwysiadu llinell osgoi newydd ymhellach i'r dwyrain. Trwy drafodaethau gyda Network Rail a Fforwm Rheilffordd Calon Cymru, mae symud y llinell yn ymarferol mewn egwyddor, ond byddai'n amodol ar ystyriaethau manylach yn ystod y cam nesaf o ddylunio'r cynllun.

6.4.3 Byddai'r ystyriaethau hyn wedyn yn cael eu hystyried ymhellach yn ystod cam nesaf datblygu'r cynllun. Byddai hyn yn cynnwys ystyried materion llifogydd os symudir y rheilffordd yn agosach at yr afon Tywi a'i gorlifdir.

6.5 Llifogydd posibl a'r effeithiau ar adeiladau preswyl

6.5.1 Yn dilyn argymhelliad yr Arolygydd, cytunwyd mewn egwyddor ar astudiaethau hydrolegol gyda'r Awdurdod

Afonydd Cenedlaethol (NRA) gynt, sef Asiantaeth yr Amgylchedd bellach. Byddai'r astudiaethau hyn yn ymchwilio i effeithiau posibl y cynllun a'r gwaith o gynllunio mesurau lliniaru'n fanwl. Gallai'r rhain beryglu amddiffynfeydd rhag llifogydd gwell a newydd.

- 6.5.2 Cydnabyddir yn llawn y byddai angen ystyriaeth fanwl wrth benderfynu ar effeithiau posibl llifogydd ar adeiladau preswyl yn ogystal ag effeithiau ar geomorffoleg afon Tywi a'i hisafonydd. Fel y disgrifir uchod, byddai astudiaeth hydrolegol gynhwysfawr yn cael ei chynnal i benderfynu ar y gwaith amddiffyn a lliniaru a'r cynllun priodol.

6.6 Cyfleusterau i gerddwyr wrth gylchfan arfaethedig yr A483(T).

- 6.6.1 Mynegwyd pryderon am gyfleusterau croesi nad ydynt wedi'u rheoli rhwng Llandeilo a Ffair-fach lle mae'r llwybr dwyreiniol mewnol yn croesi'r A483(T) bresennol. Ystyriwyd y dewisiadau canlynol:

- croesfan un-lefel heb ei rheoli;
- croesfan a reolir gan oleuadau traffig;
- trawsbont i gerddwyr; a
- thanffordd i gerddwyr.

- 6.6.2 Byddai'r dewisiadau hyn yn cael eu harchwilio ymhellach yn y cam datblygu nesaf, yn cynnwys dadansoddiad manwl o symudiadau cerddwyr a materion yn ymwneud â diogelwch. Yn ogystal, byddai Archwiliad Diogelwch Ffordd Cam 1 yn cael ei gynnal. Yn ystod y cam hwn, ystyrir yr holl ddewisiadau i wneud darpariaethau sydd o bosibl yn ddiogel i gerddwyr.

6.7 Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) afon Tywi

- 6.7.1 Mae dynodiad statudol dan Ffurflen Ddata Safonol NATURA 2000 (Cyf. 10) yn cadarnhau i'r safle hwn gael ei ddynodi'n ACA ym mis Rhagfyr 2004 am ei bysgod a'i nodweddion botanegol. Cyflawnwyd adroddiad sgrinio cychwynnol ar effeithiau posibl dewisiadau'r ffordd (Cyf. 11) yn unol â'r prosesau a ddiffinnir yn Adran 48 Rheoliadau Cynefinoedd (Cadwraeth Naturiol ac ati) 1994.

6.8 Dewis Ffordd Osgoi Orllewinol Allanol

- 6.8.1 Nodwyd dau ddewis ychwanegol, sy'n osgoi Parc Dinefwr, fel rhan o'r broses ymgynghori hon. Arfarnwyd y dewisiadau hyn yn ôl y meini prawf trafnidiaeth sef hygyrchedd, diogelwch, amgylchedd, economi ac integreiddio. Mae gan y ddau ddewis hyn effeithiau amgylcheddol arwyddocaol a chostau uwch na'r dewisiadau eraill a ystyriwyd. O ganlyniad i hyn, nid ydynt yn cael eu ffafrio i'r un graddau â'r llwybr sydd wedi'i ddiogelu sy'n bodoli eisoes, h.y. y dewis dwyreiniol mewnol porffor.

6.9 Cysylltiad A483(T)/A476

- 6.9.1 Byddai'r dewis hwn, sy'n cysylltu'r A483(T) a'r A476 ryw 3 cilometr i'r de o Ffair-fach, yn gostus ac yn cael effaith sylweddol ar yr amgylchedd. Hefyd, ni fyddai'n cael gwared ar yr angen am ffordd osgoi i Landeilo.

6.10.1 Trefniadau rheoli traffig eraill

- 6.10.1 Ystyriwyd amrywiaeth eang o drefniadau rheoli traffig fel rhan o'r gwaith arfarnu dewisiadau. Fodd bynnag, prin yw manteision y trefniadau hyn o gymharu â ffordd osgoi.
- 6.10.2 Ystyriwyd dewisiadau fel cyfyngu ar gerbydau nwyddau trwm a chyflwyno cyfyngiadau pwysau ar y gefnffordd bresennol. Fodd bynnag, gan fod yr A483(T) yn gefnffordd strategol genedlaethol, ni ellid cyfiawnhau cynigion o'r fath gan nad oes llwybr arall rhesymol i'r cerbydau hyn. Hefyd, byddai gorfodi'r cyfyngiadau hyn yn anymarferol.
- 6.10.3 Awgrymodd Grŵp Gweithredu Ffordd Osgoi Tywi (TBAG) drefniant rheoli traffig arall yn cynnwys trefniadau rheoli llif traffig gyda goleuadau traffig yn Stryd Rhosmaen ynghyd â llif traffig un ffordd ategol trwy Heol Cilgant a Stryd yr Eglwys. Prin fyddai manteision y cynnig hwn o ran problemau cerbydau a diogelwch cerddwyr ar Stryd Rhosmaen. Fodd bynnag, ni fyddai'n lleihau oedi i draffig, yn cael gwared ar gerbydau nwyddau trwm o ganol y dref nac yn gwella amgylchedd canol y dref. Byddai hefyd yn creu problemau diogelwch newydd ar Heol Cilgant a Stryd yr Eglwys, nad ydynt yn addas i gludo traffig cefnffordd.

6.11 Effaith ar Barc Dinefwr

- 6.11.1 Byddai'r llwybrau gorllewinol sy'n croesi Parc Dinefwr yn cael peth effaith andwyol ar y Parc o ran ymyrraeth weledol a cholli amwynder i'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol sy'n berchen ar y tŷ a'r stad ac yn eu rheoli.

6.12 Pysgodfeydd Afon

- 6.12.1 Byddai'r holl ddewisiadau a ystyriwyd yn croesi'r afon a'i gorlifdir ac â'r potensial i effeithio ar bysgodfeydd yr afon a'r ACA. Byddai gwaith manylach fel rhan o astudiaeth hydrolig yn y dyfodol yn gallu darganfod yr effeithiau lleol ar bysgota, gan gymryd cyngor yr awdurdodau rheoleiddio statudol: Asiantaeth yr Amgylchedd a Chyngor Cefn Gwlad Cymru.

6.13 Tynnu statws cefnffordd oddi ar yr A483(T) (M4 i Ffair-fach) a throi'r A476 (A48(T) Cross Hands i Ffair-fach) yn gefnffordd

- 6.13.1 Mae Adolygiad Llywodraeth Cynulliad Cymru o'r Cefnffyrdd yn 2002 (Cyf. 12), yn cynnwys cynigion i

- dynnu statws cefnffordd oddi ar yr A483(T) rhwng yr M4 Pont Abraham a'r A476 yn Ffair-fach; a
- throi'r A476 rhwng yr A48(T) Cross Hands a'r A483(T) yn Ffair-fach yn gefnffordd.

- 6.13.2 Nid yw amseriad y cynigion hyn yn hysbys eto a byddai'n amodol ar ymgynghori pellach, prosesau statudol ar wahân, a bod cyllid ar gael. Er gwaethaf hyn, gan fod lefel y traffig a fyddai'n defnyddio'r ffordd arall yn sgil y cynigion hyn yn isel, ystyrir na ddylai fod yn ffactor arwyddocaol i'w ystyried wrth ddewis y llwybr a ffefrir.

6.14 Mynediad i'r orsaf ac integreiddiad

- 6.14.1 Mae'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor yn cynnig cyfle arwyddocaol i wella integreiddiad gwahanol fathau o drafnidiaeth yn Llandeilo. Byddai hefyd yn cynnig cyfle i wella porth trafndiaeth gyhoeddus y dref.

- 6.14.2 Er ei fod yn fater i'w gynllunio'n fanwl, mae'n ymarferol gwella'r cysylltiadau i ganol y dref i gerddwyr, cynyddu nifer y cyfleusterau cyfnewidfeydd i fysiau a threnau a gwella cyfleusterau parcio'r orsaf drenau. Byddai'r gwelliannau hyn yn cael eu hystyried mewn trafodaethau â'r awdurdod priffyrdd lleol, Cyngor Sir Caerfyrddin, y

corff trafnidiaeth rhanbarthol, SWWITCH a Llywodraeth y Cynulliad.

7. YSTYRIED Y MATERION YN DILYN YR YMNGYNHORIAD CYHOEDDUS

- 7.1 Bu'r Ymgynghoriad Cyhoeddus yn effeithiol o ran y nifer a fynychodd, yr holiaduron a ddychwelwyd a'r ymatebion ysgrifenedig. Roedd cefnogaeth sylweddol i welliannau (92%) ac i ffordd osgoi (82%). Mae Ffigur 3 yn dangos y dewisiadau a ystyriwyd yn ystod yr ymarfer Ymgynghori. Cofrestrwyd mwy o gefnogaeth i llwybr dwyreiniol yn hytrach na llwybr gorllewinol. Ymateb y cyhoedd oedd 7% o blaid y llwybr melyn gorllewinol a 5.5% o blaid y llwybr gwyrdd gorllewinol o gymharu â 64% o blaid y llwybr porffor dwyreiniol a 7.5% o blaid y llwybr glas dwyreiniol (cyfuniadau neu ddim hoff ddewisiadau oedd yr ymatebion eraill).
- 7.2 Mae cyrff statudol yn cefnogi'r llwybr porffor yn gyffredinol. Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn cefnogi'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor toredig fel y mae wedi ei gyhoeddi a'i nodi yn y llyfryn. Mae Cyngor Tref Llandeilo Fawr yn derbyn y llwybr porffor. Fodd bynnag, mae Cyngor Cymuned Dyffryn Cennen yn cefnogi'r llwybr gorllewinol mewnol gwyrdd.
- 7.3 Mae Cadw a'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol o'r farn y byddai llwybr gorllewinol o bosibl yn effeithio'n andwyol ar Barc Dinefwr. Yn ogystal, mae Cadw wedi nodi effaith ddifrifol ar y parc a'r gerddi hanesyddol ac mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn dweud y byddai niwed di-droi'n-ôl i'w integriti. Mae'r ardal hefyd yn dir na ellir ei drosglwyddo. Ar sail yr ymatebion gan y cyrff statudol uchod, nid yw'r llwybrau gorllewinol yn cael eu ffafrio. Yr eithriad yw Cyngor Cymuned Dyffryn Cennen sy'n cefnogi llwybr gwyrdd, ond ar yr amod ei fod yn cael ei leoli ymhellach i'r gorllewin. Byddai'n cynnig mynediad gwell neu fynediad ychwanegol i Barc Dinefwr.
- 7.4 Cydnabu Asiantaeth yr Amgylchedd yr ymgynghoriad rhagarweiniol a'r angen am ymchwiliadau pellach, mwy manwl yn ystod cam nesaf datblygiad y cynllun.
- 7.5 Mae Network Rail wedi datgan parodrwydd i drafod adleoli'r rheilffordd i hwyluso'r llwybr porffor toredig.
- 7.6 Gan ystyried ymatebion y cyrff statudol, mae cefnogaeth gyffredinol i ffordd osgoi a'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor yw eu dewis.
- 7.7 Fodd bynnag, mae ymatebion cyrff anstatudol yn amrywio mwy a dim ond Cymdeithas Ymddiriedolaeth Ddinesig Llandeilo a'r Cylch sy'n cefnogi'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor toredig. Heriodd Archaeoleg Cambria pa mor addas oedd y data i lywio'r astudiaeth.

Cafodd yr un mater ei grybwyll gan Gymdeithas Ymddiriedolaeth Ddinesig Llandeilo a'r Cylch. Yn ystod y cam hwn yn natblygiad y cynllun, y bwriad yw adolygu'r holl ddewisiadau posibl a phenderfynu a ddylid parhau i ddiogelu'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor. Byddai gwaith dadansoddi manwl ar y dewis a ffefrir yn cael ei gyflawni yn ystod y cam nesaf, yn cynnwys dyluniadau rhagarweiniol ac arfarniadau amgylcheddol.

- 7.8 Byddai'r dylunio rhagarweiniol yn cynnwys archwilio ardal yr orsaf drenau yn cynnwys y wal gynnal. Oherwydd pwysigrwydd yr agwedd weledol hon, yr angen am fynediad addas i blatfformau a gwelliannau cyffredinol i ardal yr orsaf, byddai Comisiwn Dylunio Cymru'n cael ei wahodd i roi ei sylwadau.
- 7.9 Mae materion llifogydd posibl yn parhau i fod yn bryder pwysig pa bynnag lwybr fyddai'n cael ei ffafrio. Byddai ymarfer modelu'r afon eang yn cael ei gynnal yn ystod y gwaith dylunio rhagarweiniol.
- 7.10 Byddai mynediad i gerddwyr a chyfleusterau croesi diogel ar lwybr ffordd osgoi'n rhan annatod o'r cynllun, gan ystyried patrwm symudiadau trafndiaeth a cherddwyr.
- 7.11 Mae sylwadau'r cyrff anstatudol a grybwyllwyd eisoes yn nodi agweddau pwysig y mae gofyn eu harchwilio'n fanwl yn ystod cam nesaf datblygiad y cynllun.
- 7.12 Mae'r ddwy ddeiseb yn adlewyrchu gwahanol farn ar ffordd osgoi gyda bron yr un nifer o bobl yn union ar y ddwy ochr. Fodd bynnag, roedd y ddwy'n honni nad oedd digon o ddata i'r cyhoedd farnu'r angen am ffordd osgoi, ac os felly, pa lwybr fyddai'r un a ffefrir. Rhoddwyd gwybodaeth gymharol mewn tablau a chawsant eu dangos yn ddiuedd yn y llyfryn a'u hesbonio yn yr arddangosfa.
- 7.13 Cadarnhaodd ymatebwyr o'r cyhoedd mai diogelwch cerddwyr, diogelwch/cyflymder traffig, sŵn/llygredd a gwahanu'r gymuned oedd prif bryderon y cyhoedd. Mae hyn felly'n cefnogi'r angen am ffordd osgoi.
- 7.14 Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru'n dal i fwriadu tynnu statws cefnffordd oddi ar yr A483 (T) i'r de o Ffair-fach hyd at Draffordd yr M4, a throï'r A476 rhwng Cross Hands a Ffair-fach yn gefnffordd. Fodd bynnag, ni fyddai'n fater sylfaenol ar gyfer penderfynu ar y Llwybr a Ffefrir gan na fyddai rhagolygon llif traffig ar y ddwy ffordd yn newid yn arwyddocaol. Fodd bynnag, byddai cysylltu â'r llwybr dwyreiniol glas i'r A476 yn creu mwy o broblemau na'r dewisiadau eraill gan y byddai'n golygu creu cysylltiad o amgylch Ffair-fach.
- 7.15 Nid yw unrhyw lwybr dwyreiniol 'pell' (fel yr awgrymwyd gan Sustrans) yn cael ei ffafrio gan y byddai'n golygu costau sylweddol,

croesiad hirach ar draws y dyffryn a byddai angen gwyrho'r afon yn lleol.

- 7.16 Mae canlyniadau llawn yr ymarfer Ymgynghori ar gael yn Adroddiad Gweithdy ac Ymgynghoriad Cyhoeddus A483(T) Llandeilo a Ffair-fach (Cyf. 13). Ystyriwyd y wybodaeth hon wrth ddatblygu'r Llwybr a Ffeirir ar gyfer y Cynllun hwn (Gweler Ffigur 4). Nodir y rhesymau dros ddewis y Llwybr a Ffeirir yn y Datganiad hwn.

8. CASGLIADAU

- 8.1 Roedd yr ymgynghoriad yn adlewyrchu'r diddordeb sylweddol mewn datrys y tagfeydd traffig a geir ar yr A483 trwy Ffair-fach a Llandeilo. Mae cefnogaeth sylweddol i'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor, ond dylid ei gynllunio i gydnabod natur sensitif Dyffryn Tywi, lleoliad Llandeilo a'r effeithiau posibl ar Ffair-fach o ran llifogydd. Dylunio'r ffordd yn dda i gyd-fynd â'r orsaf drenau ac i fod yn gydnaws â dyffryn yr afon fyddai prif amcanion cam nesaf datblygu'r cynllun. Prin oedd y gefnogaeth i lwybr gorllewinol. Byddai effeithiau gweledol dewis o'r fath yn para'n hir ac yn anodd eu lliniaru. Yn ogystal, byddai unrhyw lwybr o'r fath yn hirach, yn fwy costus ac yn llai deniadol i draffig trwodd na'r llwybr dwyreiniol mewnol porffor.

- 8.2 Mae gwella'r llwybr dwyreiniol porffor a ddangosir fel llwybr toredig yn y llyfryn ymgynghori, yn lleihau'r effaith ar y llwybr sy'n croesi'r gorlifdir ac afon Tywi. Ystyrir mai dyma'r ateb sy'n fwyaf ystyriol o'r amgylchedd a'r ateb mwyaf cost-effeithiol, yn amodol ar Asesiad manwl o'r Effaith ar yr Amgylchedd (EIA) ac Asesiad Priodol i bennu'r effeithiau posibl ar yr ACA a'r buddiannau amodol.

9. DIOGELU'R LLWYBR A FFEIRIR

- 9.1 Bydd y llwybr dwyreiniol mewnol porffor, wedi'i addasu fel y disgrifir ym mharagraff 8.2 uchod i leihau ei effaith ar afon Tywi a'i gorlifdir, yn parhau i gael ei ddiogelu at ddibenion cynllunio fel y Llwybr a Ffeirir. Bydd y diogelu hyn yn ymestyn o ben deheuol Ffair-fach ar yr A483(T) i gylchfan yr A40(T) i'r gogledd o Landeilo. Mae hyn yn golygu y bydd yr Awdurdod Cynllunio Lleol yn cyfeirio unrhyw geisiadau i ddatblygu yn ardal y Llwybr a Ffeirir yn y dyfodol at Lywodraeth y Cynulliad. Bydd unrhyw unigolyn sy'n cael anhawster i werthu adeilad neu dir oherwydd y Llwybr a Ffeirir yn gallu cyflwyno Hysbysiad Malltod gan ofyn i Lywodraeth y Cynulliad ei brynu.
- 9.2 Gellir archwilio copïau o gynllun y Llwybr a Ffeirir a gyflwynwyd i'r Awdurdod Cynllunio Lleol (Ffigur 4) yn Neuadd y Sir Caerfyrddin yng Nghaerfyrddin a Thrafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ.

10. GWEITHDREFNAU AR ÔL DIOGELU'R LLWYBR A FFEFRIR

- 10.1 Yn sgil penderfyniad y Gweinidogion i fynd yn eu blaenau â'r prosiect, bydd y Llwybr a Ffefrir yn cael ei ddiogelu dan y Gorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995. Bydd gan y cyhoedd gyfle i gynnig sylwadau pellach pan gyhoeddir y Gorchmynion drafft.
- 10.2 Nid yw diogelu'r Llwybr a Ffefrir yn ymrwymo Llywodraeth y Cynulliad i linell y Llwybr hwnnw, ond bydd ymchwiliadau peirianyddol, amgylcheddol a dylunio mwy manwl yn cael eu cyflawni ar y llwybr bellach. Wrth baratoi'r cynllun manwl rhagarweiniol, bydd y sylwadau a dderbynnir yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus, sy'n ymwneud â materion fel strategaeth cyffyrdd, diogelwch cerddwyr, materion mynediad ac amwynderau yn ardal yr orsaf drenau, llifogydd a dylunio, ffyrdd ymyl ac ati, yn cael eu hystyried.
- 10.3 Mae'n ofyniad statudol y dylai pob prosiect ar gyfer gwella neu adeiladu cefnffordd gael ei archwilio i benderfynu a oes angen cynnal Asesiad o Effaith ar yr Amgylchedd (EIA) dan Reoliadau Priffyrdd (Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol) 1999 a Chyfarwydddeb 85/337/CE, fel y'u diwygiwyd gan Gyfarwydddeb 97/11/CE. Aseswyd y cynllun gan gyfeirio at feini prawf y Rheoliadau a phenderfynwyd ei fod yn "brosiect perthnasol". Cynhelir EIA a bydd Datganiad Amgylcheddol (ES) yn cael ei gyhoeddi ar yr un pryd â Gorchmynion drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980. Bydd y cyhoedd yn cael cyfle i gynnig sylwadau ar yr ES.
- 10.4 O ran Rheoliadau Cadwraeth (Cynefinoedd Naturiol ac ati) 1994 fel y gallent fod yn berthnasol i unrhyw Asesiad Priodol, sy'n nodi effaith arwyddocaol (neu amheuaeth wyddonol resymol nad oes effaith o'r fath) ar ACA'r Tywi, cyflawnwyd adolygiad cychwynnol ar y ffordd a'r dewisiadau presennol. Yn ystod y cam hwn o ddatblygu'r cynlluniau, mae'r canfyddiadau'n nodi nad oes dewis gwell na'r llwybr (dwyreiniol mewnol) porffor fel y Llwybr a Ffefrir. Yn ogystal, cynhelir asesiad manylach yn ystod cam nesaf datblygu'r cynllun i lywio penderfyniad Asesiad Priodol. Cyhoeddir y Datganiad i Lywio'r Asesiad Priodol (SIAA) gyda'r Gorchmynion drafft a bydd y cyhoedd yn cael cyfle i gynnig eu sylwadau.
- 10.5 Yn dilyn gwaith dylunio ac asesu manylach, bydd Llywodraeth y Cynulliad yn cyhoeddi cynigion ar gyfer y gefnffordd newydd ar ffurf Gorchmynion drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Gorchmynion Prynu Gorfodol drafft o dan Ddeddf Caffael Tir 1981. Bydd cyfnod pan gall unigolion â buddiant neu unigolion sy'n cael eu heffeithio wrthwynebu'r cynigion gan awgrymu llwybrau eraill os ydynt yn dymuno gwneud hynny. Bydd pob gwrthwynebiad i'r Gorchmynion

drafft yn cael ei ystyried ac, os na ellir eu datrys, bydd Arolygydd annibynnol yn cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus cyn penderfynu a ddylid cyflawni'r Gorchmynion.

FFIGURAU

1. Cynllun Lleoli'r Cynllun
2. Cynllun Cyfyngiadau
3. Cynllun Dewisiadau yr Ymgynghoriad
4. Cynllun y Llwybr sydd wedi'i Ddiogelu

CYFEIRIADAU

1. Blaenraglen Cefnffyrdd 2002
2. Atodiad 2004 y Blaenraglen Cefnffyrdd
3. Fframwaith Trafnidiaeth Cymru 2001
4. Adroddiad yr Arolygydd, 7 Hydref 1993
5. Llythyr Penderfyniad yr Ysgrifennydd Gwladol (Cymru), 14 Gorffennaf 1994
6. Adolygiad Strategol o Raglen Cefnffyrdd Cymru, 1998
7. Scottish Transport Appraisal Guidance
8. Adroddiad Cynllunio ac Amcanion a Chyn-arfarnu Llandeilo, Tachwedd 2005
9. Ymateb i Adroddiad yr Ymchwiliad Cyhoeddus, Chwefror 1994
10. Ffurflen Ddata Safonol NATURA 2000 ar gyfer afon Tywi
11. Ardal Cadwraeth Arbennig Afon Tywi, Adroddiad Sgrinio'r Asesiad Priodol ac Arwyddocâd Effeithiau
12. Adolygiad Cefnffyrdd – Llywodraeth Cynulliad Cymru 2002
13. Adroddiad ar y Gweithdy a'r Ymgynghoriad Cyhoeddus, Chwefror 2007