



UNDEB EYRONEAIDD  
EUROPEAN UNION



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

**Cronfa Datblygu  
Rhanbarthol Ewrop  
European Regional  
Development Fund**



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

## **GWELLIANAU'R A40 LLANDDEWI FELFFRE I BENBLEWIN DATGANIAD AMGYLCHEDDOL: CRYNODEB ANNHECHNEGOL Gorffennaf 2019**

### **A40 LLANDDEWI VELFREY TO PENBLEWIN IMPROVEMENTS ENVIRONMENTAL STATEMENT: NON TECHNICAL SUMMARY July 2019**



CYFLWYNIAD	1	INTRODUCTION
CEFNDIR AC ANGEN Y CYNLLUN	2	BACKGROUND AND NEED FOR THE SCHEME
POLISIAU AC AMCANION	3	POLICIES AND OBJECTIVES
DISGRIFIAD O'R CYNLLUN	4	DESCRIPTION OF THE SCHEME
ADEILADU'R CYNLLUN	5	SCHEME CONSTRUCTION
OPSIYNAU ERAILL AYSTYRIWYD	6	ALTERNATIVES AND OPTIONS CONSIDERED
YMGYNGHORI AC ASESU	7	CONSULTATION AND ASSESSMENT
ASESIADAU AMGYLCHEDDOL	8	ENVIRONMENTAL ASSESSMENTS
BETH SY'N DIGWYDD NESAF?	9	WHAT HAPPENS NEXT?
RHAGOR O WYBODAETH	10	FURTHER INFORMATION
EICH BARNAU	11	YOUR VIEWS

Rhif ISBN: 978-1-78964-382-4 (argraffiad)  
Rhif ISBN: 978-1-78964-384-8 (electronig)  
Cyfeirnod Llywodraeth Cymru: qA1316455  
© Hawlfraint y Goron  
[www.llyw.cymru](http://www.llyw.cymru)

ISBN Number: 978-1-78964-382-4 (print)  
ISBN Number: 978-1-78964-384-8 (electronic)  
Welsh Government Ref No: qA1316455  
© Crown Copyright  
[www.gov.wales](http://www.gov.wales)



Gweinidogion Cymru sy'n gyfrifol am gefnffyrd yng Nghymru. Mae'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr yn darparu cyswllt cefnffordd allweddol rhwng de-ddwyrain Cymru a Hwlfordd, y dref sy'n borth i borthladdoedd Aberdaugleddau a Abergwaun, yn ogystal ag economi twristiaeth canol a gogledd Sir Benfro.

Yn draddodiadol, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn cysylltu pentrefi bach, ac fel y cyfryw, roedd llawer o rannau o'r A40 yn pasio drwy'r cymunedau hyn, gan arwain at faterion yn ymwneud â holli cymunedau, pryderon ynghylch aer a sŵn a phroblemau diogelwch. Darpariaeth gyfyngedig a geir ar hyn o bryd i oddiweddyd yn ddiogel ar yr A40 rhwng Hwlfordd a Sanclêr, ac mae hyn yn achosi amseroedd siwrneiau annibynadwy a rhwystredigaeth ymhlið gyrwyr, yn enwedig yn ystod misoedd prysur yr haf.

Ar ôl ystyried ystod o opsiynau posibl, mae Gweinidogion yn cynnig gwella Cefnffordd yr A40 dros hyd o 4.3km, gan gynnwys rhan newydd o ffordd i'r gogledd o bentref Llanddewi Felffre. Byddai'r rhannau diangen o ffordd bresennol yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Chylchfan Penblewin yn cael eu hail-dosbarthu ac yn peidio â bod yn gefnffordd, gyda pherchenogaeth yn mynd yn ôl i'r awdurdod priffyrrd lleol.

Gelwir y Cynllun arfaethedig yn Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin (cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Cynllun"). Dangosir lleoliad y Cynllun yn Ffigur 1.

Roedd cynigion y Cynllun yn amodol ar Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) yn unol â Cyfarwyddeb Ewropeaidd 2011/92/EU, a ddiwygiwyd gan Cyfarwyddeb 2014/52/EU (atgyfeiriwyd ar y cyd fel y Cyfarwyddeb AEA). Mae'r olaf wedi'i dransgrifio mewn i gyfraith y DU trwy'r Ddeddf Priffyrrd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a'r Rheoliadau Asesu Effeithiau Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol yn Gysylltiedig a Harbyrau, Priffyrrd a Trafnidiaeth) 2017, a ddaeth mewn i rym ar 5 Rhagfyr 2017.

The Welsh Ministers are responsible for trunk roads in Wales. The A40 west of St Clears provides a key trunk road link between south-east Wales and Haverfordwest, which is a gateway town to the ports of Milford Haven and Fishguard, as well as the tourist economy of central and north Pembrokeshire.

The St Clears to Haverfordwest section of the A40 historically connects small villages and as such, many sections of the A40 passed through these communities, leading to issues around severance, air and noise concerns and safety problems. There is currently limited safe overtaking provision on the A40 between Haverfordwest and St Clears, which causes unreliable journey times and driver frustration, especially in busy summer months.

After considering a range of potential options, the Welsh Ministers propose to improve the A40 Trunk Road over a length of 4.3km, including a new section of road to the north of Llanddewi Velfrey village. The redundant sections of existing A40 road between Llanddewi Velfrey and Penblewin Roundabout would be reclassified and cease to be a trunk road, with ownership reverting to the local highway authority.

The proposed Scheme is called the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements (referred to hereafter as the "Scheme"). The Scheme location is shown in Figure 1.

The Scheme proposals were subject to Environmental Impact Assessment (EIA), in accordance with European Directive 2011/92/EU, as amended by Directive 2014/52/EU (collectively referred to as the EIA Directive). The latter is transcribed into UK law through the Highways Act 1980 (as amended) and the Environmental Impact Assessment (Miscellaneous Amendments Relating to Harbours, Highways and Transport) Regulations 2017, which came into effect on 5 December 2017.

Yn unol â hynny, paratowyd Datganiad Amgylcheddol sy'n nodi prif effeithiau amgylcheddol y Cynllun ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau effeithiau a darparu gwelliant amgylcheddol lle bo'n ymarferol.

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn sicrhau bod pawb sydd â buddiant yn y Cynllun, gan gynnwys y cyhoedd, yn deall y cynigion a'u bod yn cael cyfle i fynegi barn arnynt cyn i Weinidogion Cymru benderfynu p'un ai i gadarnhau'r Gorchmynion Statudol drafft ar gyfer y Cynllun.

Crynodeb Annhechnegol y Datganiad Amgylcheddol yw'r ddogfen hon, sy'n disgrifio'r Cynllun ac yn rhoi trosolwg o ganfyddiadau'r broses AEA mewn iaith annhechnegol.

Mae Adroddiad Asesu Cynllun (yr "AAC") ar gael hefyd sy'n disgrifio'r agweddau ar y Cynllun nad oes a wnelont â'r amgylchedd mewn iaith glir. Dylid darllen y Crynodeb Annhechnegol hwn ochr yn ochr â'r AAC.

Cyhoeddwyd y Datganiad Amgylcheddol ar 31 Gorffennaf 2019, ochr yn ochr â Gorchmynion Statudol drafft y Cynllun. Rhestir Gorchmynion Statudol drafft y Cynllun yn yr AAC.

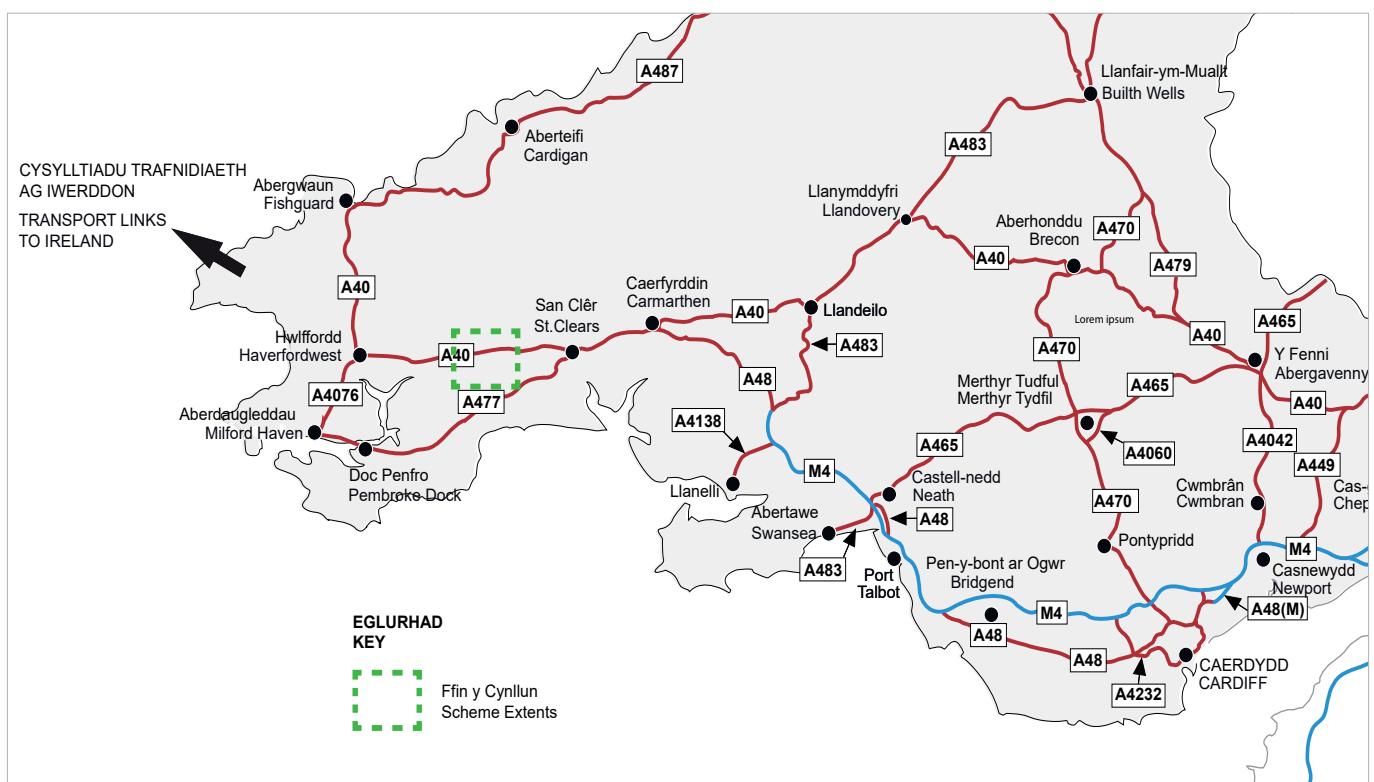
Accordingly, an Environmental Statement (ES), was prepared, identifying the main environmental effects of the Scheme and describing proposed measures to avoid, remedy or reduce effects and provide environmental enhancement where practicable.

The ES ensures that all those with an interest in the Scheme, including the public, understand the proposals and are given an opportunity to express an opinion on them before the Welsh Ministers decide whether to confirm the draft Statutory Orders for the Scheme.

This document is the ES Non-Technical Summary (the "NTS"), which describes the environmental aspects of the Scheme and provides an overview of the findings of the EIA process in non-technical language.

A Scheme Assessment Report (the "SAR") is available which describes the non-environmental aspects in plain language. This NTS should be read alongside the SAR.

The ES was published on 31 July 2019, alongside the Scheme draft Statutory Orders. The Scheme draft Statutory Orders are listed in the SAR.



Ffigur 1: Lleoliad y Cynllun

Figure 1: Scheme location

Mae'r A40 yn llwybr o bwysigrwydd strategol cenedlaethol a rhyngwladol, yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Ar lefel ranbarthol a lleol, mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, economi twristiaeth canol a gogledd Sir Benfro, porthladd Abergwaun a thref ddiwydiannol Aberdaugleddau i'r de.

Er hyn, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn llwybr o ansawdd cymharol wael. Fe'i disgrifiwyd yn flaenorol fel "*un o'r rhannau o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd o'r safon isaf yn y Deyrnas Unedig*".

Fe wnaeth astudiaeth Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn 2017 nodi problemau i fynd i'r afael â nhw ar yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin, a oedd yn cynnwys ystod o broblemau gwirioneddol a chanfyddedig (gweler Ffigur 2):

1. Cyfleoedd cyfyngedig ac anghyson i oddiweddyyd, sy'n arwain at amserau siwrneiau annibynadwy, rhwystredigaeth ymhlið gyrwyr a symudiadau peryglus cysylltiedig gyda gwrthdrawiadau difrifol;
2. Mae platwnio (lle ceir confois o gerbydau nwyddau trwm o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol yn symud yn araf sy'n defnyddio'r llu o ffyrdd ymyl a mynedfeydd ffermydd ar hyd yr A40) yn cyfrannu at amserau siwrneiau annibynadwy wrth gyfuno hynny â chyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyyd a chymysgedd o draffig lleol a thraffig cerbydau nwyddau trwm;
3. Mae llwybr yr A40 yn pasio drwy'r ardal boblog, gan holli'r gymuned, a chreu problemau llygredd aer a sŵn yn y gymuned leol yn Llanddewi Felffre;
4. Mae traffig sy'n symud yn araf yn ystod misoedd yr haf yn gwaethyg problemau, gyda thwristiaid yn achosi cynnydd sylweddol mewn traffig a cherbydau sy'n symud yn araf, gan gynnwys carafannau;

The A40 is a route of national and international strategic importance, forming part of the Trans-European Transport Network (TEN-T). At a regional and local level, it serves the county town of Haverfordwest, the tourist economy of central and north Pembrokeshire, the port of Fishguard and the industrial town of Milford Haven to the south.

Despite this, the section of the A40 between St Clears and Haverfordwest is a relatively poor-quality route. It has previously been described as "*one of the lowest standard sections of the Trans-European Road Network in the United Kingdom*".

A 2017 Welsh Transport Appraisal Guidance (WelTAG) study identified problems to be addressed on the A40 between Llanddewi Velfrey and Penblewin, which comprised a range of actual and perceived problems (see Figure 2):

1. Limited and inconsistent overtaking opportunities, which lead to journey time unreliability, driver frustration and associated risky manoeuvres with severe collision incidents;
2. Platooning (when there are convoys of heavy goods vehicles (HGVs) from the ferry ports and slow-moving agricultural vehicles accessing the many side roads and farm accesses along the A40) contributes to journey time unreliability when combined with the limited overtaking opportunities and mix of local and HGV traffic;
3. The route of the A40 passes through the populated area, creating severance and air and noise pollution problems within the local community at Llanddewi Velfrey;
4. Slow moving traffic during the summer months exacerbate the problems with tourists causing a significant increase in traffic and slow-moving vehicles including caravans;

5. Ceir lefelau cynhyrchiad is na'r cyfartaledd cenedlaethol yn y rhanbarth ac effeithiwyd yn anghymesur arno gan y dirwasgiad gan ystyried ei ddibyniaeth (o gymharu â chyfartaleddau cenedlaethol) ar dwristiaeth, gweinyddiaeth gyhoeddus, y diwydiannau cyfanwerthu a manwerthu (yn cynnwys amaethyddiaeth), gweithgynhyrchu ac adeiladu;
  6. Diweithdra yn y rhanbarth ar ei uchaf ym mhrif ardaloedd diwydiannol Aberdaugleddau a Doc Penfro, sydd â'r lefelau cyrhaeddiad isaf, gan adlewyrchu proffiliau economaidd-gymdeithasol ehangach yr ardaloedd hyn;
  7. Mae diffyg sefydliadau addysg uwch yn Sir Benfro yn golygu bod rhaid i ddarpar ffyfwyr adael y Sir i astudio; ac
  8. Ystyrir bod Sir Benfro yn anghysbell a bod hyn yn rhwystro mewnfuddsoddiad, twristiaeth a datblygiad y farchnad teithio-i'r-gwaith yn Ninas Rhanbarth Bae.
- Abertawe.
5. The region has lower than national average productivity levels and was disproportionately impacted by the recession in light of its reliance (compared to the national averages) on tourism, public administration, wholesale and retail (including agriculture), manufacturing and construction industries;
  6. Unemployment in the region is highest in the main industrial areas of Milford Haven and Pembroke Dock, which have the lowest levels of attainment reflecting the wider socio-economic profiles of these areas;
  7. The absence of higher education establishments in Pembrokeshire means that prospective students have to leave the County to study; and
  8. Pembrokeshire is perceived to be remote and this is deterring inward investment, tourism and the development of the travel-to-work market within the Swansea Bay City Region.



Ffigur 2: Yr A40 trwy bentref Llanddewi Felffre

Figure 2: The A40 through Llanddewi Velfrey village

Mae'r cynigion hyn yn cefnogi cyfeiriad ac amcanion polisi Llywodraeth Cymru fel y'u hamlinellwyd yn ei Rhaglen Lywodraethu 'Symud Cymru Ymlaen' a'r Strategaeth Genedlaethol 'Ffyniant i Bawb' (2017), y 'Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol' (2010) a'r 'Cynllun Ariannu' (2015), 'Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008' a 'Pholisi Cynllunio Cymru' (2016).

Ystyriwyd ystod eang o ddogfennau deddfwriaeth a pholisi fel rhan o waith datblygu'r Cynllun, gan gynnwys Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, Deddf yr Amgylchedd 2016, Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 a'r Cynlluniau Datblygu Lleol perthnasol. Mae Pennod 5 o'r Datganiad Amgylcheddol yn adrodd ar yr holl ddeddfwriaeth a pholisi a ystyriwyd wrth ddatblygu'r Cynllun.

Cytunwyd ar wyth o Amcanion penodol fel rhan o Grŵp Adolygu'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), sef:

<b>A1</b>	Gwella gwydnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd corridor trafnidiaeth y dwyrain-gorllewin er mwyn cyrraedd cychfannau allweddol o safbwyt cyflogaeth, cymunedau a thwristiaeth.	<b>O1</b>	To enhance network resilience and improve accessibility along the east-west transport corridor to key employment, community and tourism destinations.
<b>A2</b>	Gwella ffyniant a darparu gwell mynediad i dref sirol Hwlfordd, Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a phorthladdoedd Abergwaun, Aberdaugleddau a Doc Penfro yng Ngorllewin Cymru.	<b>O2</b>	To improve prosperity and provide better access to the county town of Haverfordwest, the Haven Enterprise Zone and the West Wales ports at Fishguard, Milford Haven and Pembroke Dock.
<b>A3</b>	Lleihau holli cymunedol a chreu buddion o ran iechyd ac amwynderau.	<b>O3</b>	To reduce community severance and provide health and amenity benefits.
<b>A4</b>	Lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau.	<b>O4</b>	To reduce the number and severity of collisions.
<b>A5</b>	Hyrwyddo teithio llesol drwy feicio, marchogaeth a cherdded er mwyn cynnig cyfleoedd i bobl fyw bywydau iach.	<b>O5</b>	To promote active travel by cycling, horse riding and walking to provide opportunities for healthy lifestyles.
<b>A6</b>	Cyflawni Cynllun sy'n hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol ac sy'n integreiddio â'r rhwydwaith trafnidiaeth lleol er mwyn cysylltu cymunedau lleol yn well â chanolfannau trafnidiaeth allweddol.	<b>O6</b>	To deliver a Scheme that promotes social inclusion and integrates with the local transport network to better connect local communities to key transport hubs.
<b>A7</b>	Cyflawni prosiect sy'n gynaliadwy o fewn Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd eang, gan gymryd camau i leihau neu wrthbwys o gwastraff a charbon.	<b>O7</b>	Deliver a project that is sustainable in a globally responsible Wales, taking steps to reduce or offset waste and carbon.
<b>A8</b>	Rhoi ystyriaeth ofalus i effaith trafnidiaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau lle bo hynny'n ymarferol.	<b>O8</b>	Give due consideration to the impact of transport on the environment and provide enhancement when practicable.

Dyluniwyd y Cynllun i fodloni amcanion y prosiect trwy ddarparu cyfleoedd i oddiwedd ydy gyda cherbytffordd '2+1' (dwy lôn i un cyfeiriad i alluogi goddiwedd ydy, ac un lôn i'r cyfeiriad arall). Bydd cyfleoedd i oddiwedd ydy bob yn ail fel y gall traffig tua'r dwyrain a thua'r gorllewin oddiwedd ydy. Bydd y rhain yn darparu mwy nag 1km o gyfleoedd ychwanegol i oddiwedd ydy i'r ddua gyfeiriad. Disgrifir y Cynllun o'r gorllewin i'r dwyrain, yn dechrau ym Mhenblewin yn y gorllewin ac yn symud ymlaen tuag at Gapel Bethel yn y dwyrain, gan ddefnyddio enwau mannau lleol.

Ym Mhenblewin, bydd angen cylchfan newydd i ddarparu ar gyfer y Cynllun, a fyddai'n ymestyn tua'r dwyrain r arglawdd ar aliniad fwy neu lai yn gyfochrog â'r A40 bresennol. Byddai Trefangor Cottage yn cael ei ddymchwel. Byddai'r A40 bresennol yn darparu mynediad lleol i eiddo i'r de, tra byddai ffordd leol newydd yn cael ei hadeiladu ar yr ochr ogledol i gario traffig lleol i ffermydd, eiddo preswyl, caeau a claddfa Trefangor. Dangosir y trefniant cyflin hwn yn Ffigur 3.

The Scheme was designed to meet the project objectives by providing overtaking opportunities with a '2+1' carriageway (two lanes in one direction to allow overtaking, and one lane in the opposite direction). Overtaking opportunities will alternate so that both eastbound and westbound traffic can overtake. These will provide more than 1km of extra overtaking opportunities in both directions. The Scheme is described from west to east, starting at Penblewin in the west and proceeding towards Bethel Chapel in the east, using local place names.

At Penblewin, a new roundabout will be required to accommodate the Scheme, which would extend eastwards on embankment on a roughly parallel alignment with the existing A40. Trefangor Cottage would be demolished. The existing A40 would provide local access to properties to the south, while a new local road would be constructed on the north side to carry local traffic to farms, residential properties, fields and Trefangor burial ground. This parallel arrangement is illustrated in Figure 3.

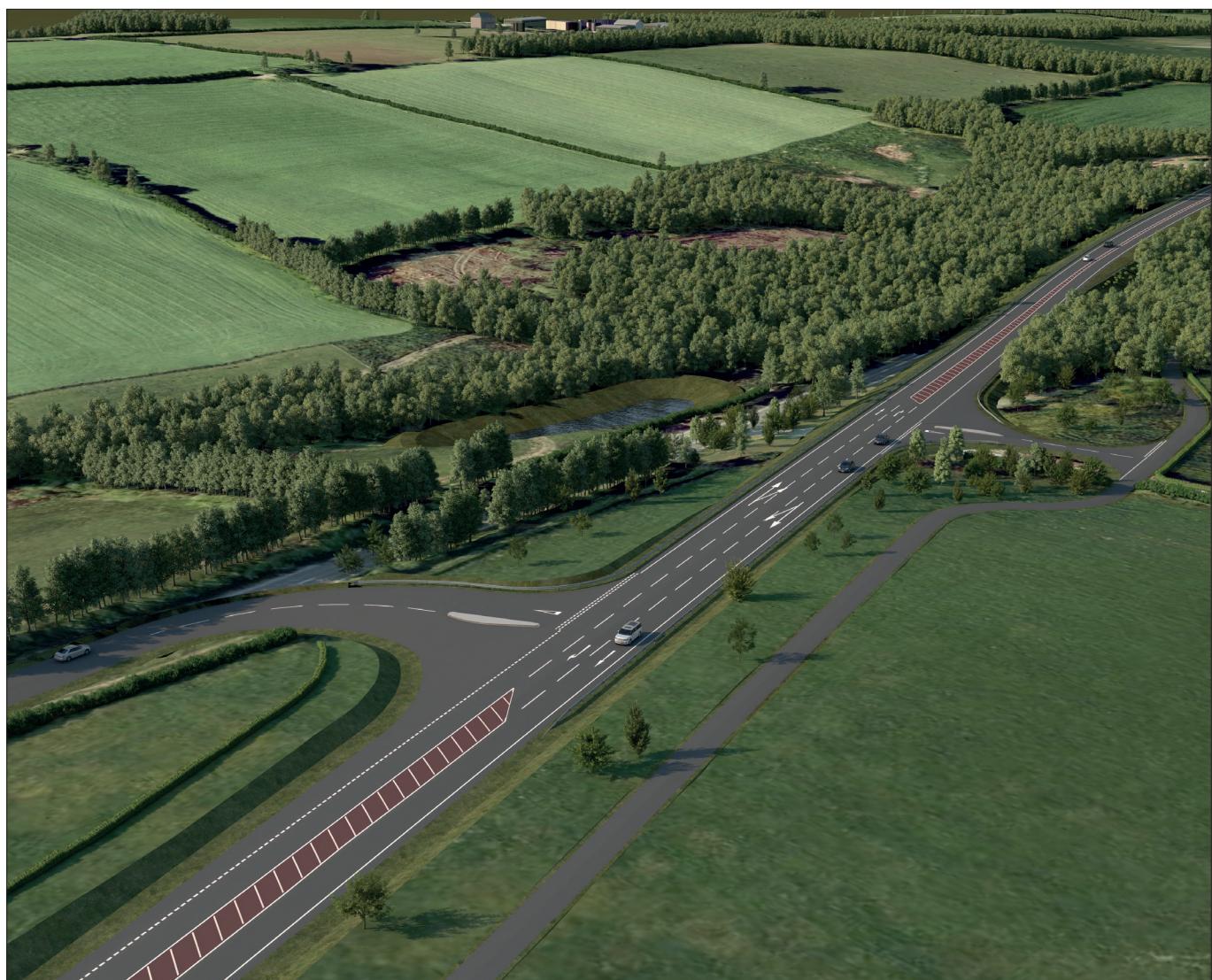


Ffigur 3: Yr A40 bresennol a newydd a ffordd yr ochr ogledol i'r dwyrain o Benblewin (yn edrych i'r gorllewin)

Figure 3: Existing and new A40 and the northern side road east of Penblewin (looking west)

Yn Henllan Lodge, byddai'r Cynllun yn dilyn aliniad yr A40 bresennol. Byddai'r gyffordd ag isffordd sirol ar yr ochr ddeheuol a'r Fynedfa Lleol a'r llwybr marchogaeth ar yr ochr ogleddol yn cael eu cau. Byddent yn clymu i mewn â ffordd yr A40 y tynnir ei statws cefnfforddi'r de, a'r ffordd ymyl un lôn newydd, arfaethedig i'r gogledd, yn y drefn honno. Byddai llwybr marchogaeth a llwybr beicio newydd yn ymestyn tua'r dwyrain ar hyd ffin deheuol y gefnfordd newydd at danffordd newydd a ddarperir o dan yr A40 gerllaw Capel Ffynnon. Byddai'r Cynllun yn dilyn arglawdd y ffordd bresennol trwy Goed Ffynnon, er y byddai'r gerbytffordd letach yn mynnu bod yr arglawdd hwnnw'n cael ei ledu. Byddai'r gerbytffordd newydd ymhellach oddi wrth Gapel Ffynnon, gan roi lle ar gyfer ffordd fynediad newydd at eiddo preswyl a chaeau, a fyddai'n clymu i mewn a'r fynedfa bresennol i Ffynnon.

At Henllan Lodge, the Scheme would follow the alignment of the existing A40. The junction with a minor county road on the south side and the Local Access and bridleway on the north side would be stopped-up. They would tie-in to the detrunked A40 road to the north, and the proposed new single lane side road to the south, respectively. A new bridleway and cycleway would extend east along the southern boundary of the trunk road to a new underpass provided under the A40 close to Ffynnon Chapel. The Scheme would follow the existing road embankment through Ffynnon Wood, although the wider carriageway would result in the widening of that embankment. The new carriageway would be further from Ffynnon Chapel, allowing space for a new access road to residential properties and fields, which would tie-in to the existing access to Ffynnon.



**Ffigur 4: Cyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre (yn edrych tua'r gorllewin)**

**Figure 4: Llanddewi Velfrey West Junction (looking west)**

Tuag at ymyl ddwyreiniol Coed Ffynnon, byddai'r Cynllun yn tynnu i'r gogledd o'r A40 bresennol. Byddai cyffordd groesgam yn rhoi mynediad i anheddiad Coed Ffynnon i'r gogledd a'r A40 bresennol i Landdewi Felffre, i'r de. Dangosir y gyffordd groesgam yn Ffigur 4. Byddai angen mynedfa breifat ar gyfer Fferm Pentroydin Fach a byddai tanffordd fferm yn cael ei darparu ar gyfer Pentroydin Fach i roi mynediad i gaeau i'r de o'r ffordd.

Gan barhau tua'r dwyrain, byddai'r Cynllun yn croesi llethr gogleddol mwyfwy serth gwrym Llanddewi Felffre a byddai'n pasio i'r de o Fferm Pentroydin Fach. Gan barhau ar yr arglawdd, byddai'r Cynllun yn crymu i'r de o amgylch y pentref. Gan basio i mewn i'r drychfa, byddai'r Cynllun yn croesi o dan bont newydd a fyddai'n cael ei hadeiladu i gario Heol Llanfallteg Road. Dangosir y bont arfaethedig yn Ffigur 5.

Towards the eastern edge of Ffynnon Wood, the Scheme would draw to the north of the existing A40. There would be a staggered junction giving access to the settlement of Ffynnon Wood to the north and the existing A40 to Llanddewi Velfrey, to the south. The staggered junction is illustrated in Figure 4. A PMA for Pen-troydin-fach Farm would be required and a farm underpass provided for Pen-troydin-fach to provide access to fields to the south of the road.

Continuing east, the Scheme would traverse the increasingly steep north slope of the Llanddewi Velfrey ridge and would pass to the south of Pen-troydin-fach Farm. Continuing onto embankment, the Scheme would curve to the south around the village. Passing into cutting, the Scheme would cross under a new bridge which would be constructed to carry Llanfallteg Road. The proposed bridge is illustrated in Figure 5.



Ffigur 5: Trosbont Heol Llanfallteg (dynesu o'r gorllewin)

Mae'r tirffurf i'r dwyrain o Heol Llanfallteg yn mynd yn fwy bryniog gyda llethr y gwrym yn cael ei ddyrannu gan gymoedd bach. Mae'r Cynllun yn croesi'r cymoedd hyn ar arglawdd. Bydd y cyrsiau dŵr bach yn cael eu sianelu o dan yr arglawdd a byddai angen tanffordd i gario nifer o lwybrau troed cyhoeddus dargyfeiriedig ar draws y cerbytffordd.

Oddi yma, gan fynd tua'r dwyrain, byddai'r Cynllun yn pasio i mewn i drychfa, i ddod allan a chyfarfod llinell yr A40 bresennol wrth Gapel Bethel. Byddai cylchfan pedair braich gerllaw'r capel, gyda mynedfa breifat newydd yn cael ei darparu ar yr ochr ogleddol i'r capel a nifer o eiddo preifat. Ar yr ochr ddeheuol, byddai cyswllt ffordd i Landdewi Felffre yn cael ei ddarparu. Byddai'r Cynllun a'r A40 bresennol yn clymu i mewn ar frig Fron Hill.

Byddai angen pedwar cronbwll ar gyfer draenio'r ffordd fel y gall dŵr o'r ffordd gael ei ryddhau ar gyfradd reoledig i gyrsiau dŵr. Bydd y rhain wedi'u lleoli ledled y cynllun gerllaw cyrsiau dŵr presennol.

The landform to the east of Llanfallteg Road becomes more rolling with the ridge slope dissected by small valleys. The Scheme crosses these valleys on an embankment. The small watercourses will be culverted under the embankment and an underpass would be required to carry several diverted public footpaths across the carriageway.

From here, going eastwards, the Scheme would pass into a cutting, to emerge and meet the line of the existing A40 at Bethel Chapel. Close to the chapel would be a four-arm roundabout, with a new PMA provided on the north side to the chapel and several private properties. On the south side, a road link to Llanddewi Velfrey would be provided. The Scheme and the existing A40 would tie-in at the top of Fron Hill.

Four balancing ponds would be required for road drainage so that water from the road can be released at a controlled rate into watercourses. These will be located throughout the length of the scheme close to existing watercourses.



Figure 5: Llanfallteg Road Overbridge (westbound approach)

Os yw Gweinidogion Cymru yn cadarnhau'r Gorchmynion, gallai'r gwaith adeiladu ddechrau yn dechrau 2021, a gallai'r Cynllun agor yn hydref 2022. Gallai gweithdrefnau Statudol, amodau'r tywydd neu amodau peirianegol nas rhagwelwyd ar y safle effeithio ar ddechrau'r gwaith adeiladu. Byddai pum mlynedd o waith cynnal a chadw'r dirwedd ac ôl-ofal yn dilyn y cam adeiladu.

Yr oriau gweithio adeiladu fyddai 0700 i 1900 fel arfer (Llun i Gwener), a 0700 i 1700 ar ddydd Sadwrn. Mewn rhai amgylchiadau, gall fod rhaid ymgymryd â gwaith penodol y tu allan i'r oriau hyn, a gall fod angen rhywfaint o weithio dros nos. Byddai angen rheolaeth dros dro ar draffig lle mae'r Cynllun yn cyfarfod â ffyrdd presennol.

### Adeiladu fesul cam

Yn nodweddiadol, byddai trefn y gwaith yn ystod cyfnod adeiladu'r Cynllun yn dechrau gyda chodi ffensys dros dro ar hyd y corridor adeiladu, ac yna cynnal ymchwiliadau archaeolegol, clirio safleoedd llystyfiant, gwaith dymchwel a dargyfeirio neu warchod cyfleustodau.

Gyda'r corridor adeiladu wedi'i baratoi, byddai'r camau nesaf yn cynnwys cloddio trychfeydd a chronbyllau, codi argloddiau ac adeiladu strwythurau fel y pontydd a'r cwl fertau. Gyda'r rhain yn eu lle, byddai'r gerbytffordd newydd yn cael ei hadeiladu, yna gosodir colofnau goleuadau, arwyddion ffyrdd, rhwystr diogelwch a rhagor o ffensys. Yn olaf, byddai gwaith plannu'r dirwedd a'r adeiladwaith hwylustod, gan gynnwys mynedfeydd newydd i gaeau, yn cael ei gwblhau.

If the Welsh Ministers confirm the Orders, construction could start in early 2021 and the Scheme could open in autumn 2022. The start of construction could be affected by Statutory procedures, weather conditions or unforeseen engineering conditions experienced on site. Following the construction phase, there would be five years of landscape maintenance and aftercare.

Construction working hours would normally be 0700 to 1900 hours (Monday to Friday), and 0700 to 1700 hours on Saturdays. In certain circumstances, specific works may have to be undertaken outside these hours with some night working required. Temporary traffic management would be necessary where the Scheme meets existing roads.

### Phasing of construction

The sequence of works during construction of the Scheme would typically commence with temporary fencing of the construction corridor, closely followed by archaeological investigations, vegetation site clearance, demolition works and the diversion or protection of utilities.

With the construction corridor prepared, the next steps would include the excavation of cuttings and balancing ponds, the building of embankments and the construction of structures such as the bridge and culverts. With these in place, the new carriageway would be constructed, followed by the installation of lighting columns, road signs, safety barrier and further fencing. Finally, the landscape planting and accommodation works, including new field accesses, would be completed.

## Beth fydd yn digwydd i'r hen ffordd

Tynnir statws cefnffordd y ffordd bresennol a byddai cyfrifoldeb yn pasio o Weinidogion Cymru i Gyngor Sir Penfro, ac eithrio'r rhan rhwng Cylchfan Penblewin a'r Ardal Orffwys. Byddai'r ffordd trwy'r pentref yn gwasanaethu traffig lleol gyda blaenoriaethau wedi'u newid i anghymhell traffig drwodd. Gall y cerbytffordd lleihau o ran maint a gall llwybrau cerdded a beicio gwell gael eu darparu. Gall groesfan i gerddwyr hefyd gael ei osod yn y pentref.

## What will happen to the old road

The existing road would be detrunked and responsibility passed from the Welsh Ministers to Pembrokeshire County Council, with the exception of the section between Penblewin Roundabout and the Rest Area. The detrunked road would serve local traffic with priorities changed to discourage through traffic. The carriageway could be reduced in size and improved pedestrian and cycle routes could be provided. A pedestrian crossing facility could also be installed in the village.



Ffigur 6: Yr A40 presennol ger lleoliad Cyffordd arfaethedig Gorllewin Llanddewi Felffre

Figure 6: The existing A40 near the proposed Llanddewi Velfrey Junction West

Fe wnaeth astudiaethau blaenorol ddynodi'r angen am welliannau a cynorthwyo â datblygu'r dyluniad a ffefrir ar gyfer gwneud gwelliannau prifffordd ar hyd yr A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd. Ym mis Tachwedd 2001, cyhoeddodd Cynulliad Cenedlaethol Cymru Fframwaith Trafnidiaeth Cymru, a adroddodd ar astudiaeth aml-foddol o'r corridor trafnidiaeth o'r dwyrain-gorllewin yng Ngorllewin Cymru. Daeth hon i'r casgliad fod angen gwneud gwelliannau ar yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr.

Ym mis Mawrth 2002, cyhoeddwyd y Blaenraglen Cefnffyrrd yn cynnwys yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr. Roedd yr astudiaeth yn ystyried gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a daethpwyd i'r casgliad bod y costau'n gysylltiedig â gwell gwasanaethau i deithwyr yn debygol o fod yn uwch na'r refeniw, gan fynnu cymhorthdal gweithredu felly. Cydnabuwyd hefyd na fyddai gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus yn lleihau maint y traffig ar gefnffordd yr A40. Fe wnaeth gwaith cynnar, felly, lywio'r penderfyniad i fynd ar drywydd gwelliannau ffordd ar yr A40 ac aeth astudiaeth o opsiynau llwybrau ati i archwilio opsiynau ffordd unffrwd a ffordd ddeuol.

Yn 2004, cyhoeddwyd dau brif Cynllun gwella ffordd unffrwd ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr:

- A40 Penblewin - Parc Slebets
- A40 Llanddewi Felffre - Penblewin.

Yn dilyn adolygiad o'r 'A40 i'r Gorllewin o Sanclêr' yn 2008, cyhoeddwyd Llwybr a Ffefrir gan Lywodraeth Cymru.

Daeth adolygiad yn 2015 i'r casgliad bod achos da dros fwrw ymlaen â Chynllun Gwella'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin.

Previous studies identified the need for improvements and assisted in the development of the preferred design of highway improvements along the A40 between St Clears and Haverfordwest. In November 2001, the National Assembly for Wales published The Transport Framework for Wales, which reported on a multi-modal study of the east-west transport corridor in West Wales. This concluded that the A40 west of St Clears was in need of improvements.

In March 2002, the Trunk Road Forward Programme (TRFP) was published and included the A40 West of St Clears. The study considered public transport improvements and it was concluded that the costs associated with enhanced passenger services were likely to exceed revenue, thus requiring an operating subsidy. It was also acknowledged that improvements to public transport would not reduce the amount of traffic on the A40 trunk road. Early work therefore steered the decision to pursue road based enhancements on the A40 and a route options study explored single and dual carriageway options.

In 2004, two major single carriageway improvement Schemes for the A40 west of St Clears were announced:

- A40 Penblewin - Slebech Park
- A40 Llanddewi Velfrey - Penblewin.

Following a review in 2008 of the 'A40 West of St Clears Study', a Preferred Route was announced by the Welsh Government.

A review in 2015, concluded that there is a good case for proceeding with the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvement Scheme.

Arweiniodd cefnogaeth weinidogol barhaus i'r Cynllun at benderfyniad ym mis Chwefror 2017 i ddatblygu Synllun, gyda Llywodraeth Cymru'n penodi Carillion, gydag Arup ac RML (heb Carillion ar ôl hynny), fel eu cynghorwyr technegol ac amgylcheddol, ac Arcadis a Mott Macdonald fel cynghorwyr technegol ac amgylcheddol y Cyflogwr, i ddatblygu dyluniad gwelliannau arfaethedig yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin hyd at gyhoeddi'r Gorchmynion drafft.

Ongoing ministerial support of the Scheme led to a decision in February 2017 to develop a Scheme, with the Welsh Government appointing Carillion, with Arup and RML (subsequently without Carillion), as their technical and environmental advisors, and Arcadis and Mott MacDonald as the Employer's technical and environmental advisors, to develop the design of the proposed A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements up to publication of draft Orders.

Cwblhawyd y cyntaf o'r prosiectau hyn, Penblewin - Parc Slebets, ym mis Mawrth 2011. Gwnaed gwaith datblygu pellach hefyd ar gyfer prosiect yr A40 Llanddewi Felffre - Penblewin. Arweiniodd hyn at nifer o opsiynau llwybrau arfaethedig:

**Llwybr glas:** opsiwn ffordd osgoi i'r gogledd o Llanddewi Felffre o Fferrm Gwyndy i Goed Ffynnon;

**Llwybr coch:** opsiwn sy'n dilyn y gefnffordd bresennol yn agos;

**Llwybr orenn:** gwelliant ar-lein i'r gefnffordd bresennol rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin;

**Llwybr porffor:** gwelliant all-lein rhwng Coed Ffynnon Chylchfan Penblewin.

Yn ystod cyfnod yr ymgynghoriad cyhoeddus, roedd cefnogaeth glir ymhilith y cyhoedd i'r llwybr glas, ynghyd â chefnogaeth i welliannau rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin.

The first of these projects, Penblewin - Slebech Park, was completed in March 2011. Further development work was also undertaken for the A40 Llanddewi Velfrey - Penblewin project. This resulted in several proposed route options:

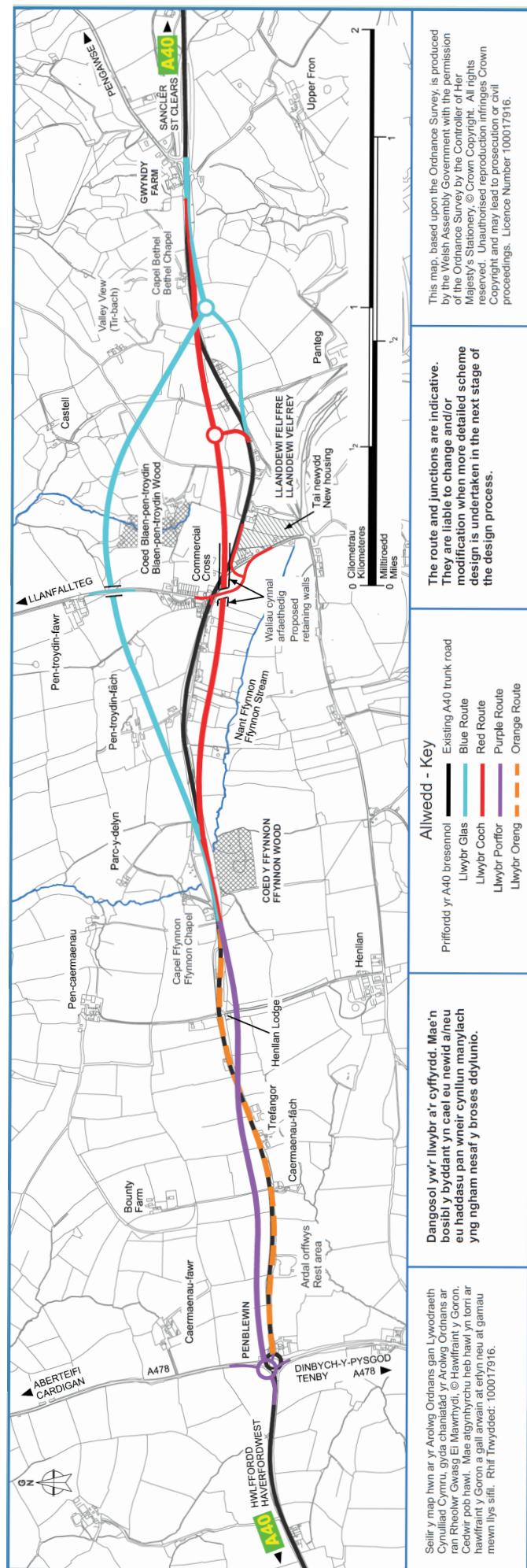
**Blue route:** a bypass option to the north of Llanddewi Velfrey from Gwyndy Farm to Ffynnon Wood;

**Red route:** an option which follows closely the existing trunk road;

**Orange route:** an on-line improvement of the existing trunk road between Ffynnon Wood and Penblewin Roundabout; and

**Purple route:** an off-line improvement between Ffynnon Wood and Penblewin Roundabout.

During a period of public consultation, there was clear public support for the blue route, along with support for improvements between Ffynnon Wood and Penblewin roundabout.



**Figur 8: Opsiynau a gyflwynwyd yn Ymgynghoriad Cyhoeddus 2006**

**Figure 8: Options presented at the 2006 Public Consultation**

## **Ymgynghori**

Ymgynghorwyd â sefydliadau rhanddeiliaid, gan gynnwys Cadw, Ymddiriedolaeth Archaeolegol Dyfed (YAD), Cyfoeth Naturiol Cymru, Cyngor Sir Penfro (CSP) ac adrannau eraill o Lywodraeth Cymru, neu maent wedi darparu gwybodaeth. Ystyriwyd eu barnau wrth i'r Cynllun gael ei ddatblygu. Mynychodd y sefydliadau statudol Gyfarfodydd Cyswllt Amgylcheddol a byddant yn parhau i gyfarfod trwy gydol cyfnod datblygu'r Cynllun.

Fe wnaeth trigolion lleol, perchnogion busnes a'r Cyngor Cymuned fynychu arddangosfeydd cyhoeddus yn Llanddewi Felffre a chyfarfod â thîm y prosiect. Ymgynghorwyd yn anffurfiol â gweithredwyr masnachol, diwydiannol, busnes a rhai grwpiau â buddiant. Hefyd, gwahoddwyd yr holl dirfeddianwyr yr effeithir arnynt gan y gofyniad am dir, neu gan newidiadau i ffyrrd mynediad, i lenwi holiadur yn ymwneud â defnyddiau tir presennol.

## **Sgrinio a Chwmpasu**

Paratowyd Adroddiad Sgrinio ac Adroddiad Cwmpasu ac maent wedi'u diwygio i ystyried newidiadau yn y ddeddfwriaeth. Penderfynodd y broses Sgrinio fod angen Datganiad Amgylcheddol ffurfiol, a nododd y broses Gwmpasu y dylai'r testunau amgylcheddol gael eu cynnwys yn yr asesiad o'r effaith amgylcheddol. Rhoddwyd yr Adroddiad Cwmpasu i ymgyngoreion ym mis Awst 2017 a fersiwn ddiwygiedig ym mis Medi 2018. Fe wnaeth hwn bennu manylion cwmpas arfaethedig yr asesiadau amgylcheddol.

Derbyniwyd sylwadau ar yr Adroddiad Cwmpasu gan Cyfoeth Naturiol Cymru, a gofynnwyd am gyngor gan YAD, ar ran Cadw. Ymatebodd CSP yn llawn mewn perthynas â 'datblygiadau eraill' mewn cysylltiad ag effeithiau cronnol. Fe wnaeth y sylwadau hyn, ynghyd ag ymatebion eraill i'r ymgynghoriad, gynorthwyo wrth nodi'r cwmpas ar gyfer y Datganiad Amgylcheddol, gan gynnwys faint o waith arolwg oedd ei angen i lywio'r asesiadau.

## **Consultation**

Stakeholder organisations, including Cadw, Dyfed Archaeological Trust (DAT), Natural Resources Wales (NRW), Pembrokeshire County Council (PCC) and other Welsh Government departments, were consulted or have provided information. Their views were taken into account as the Scheme was developed. The statutory organisations attended Environmental Liaison Group Meetings (ELG) and will continue to meet throughout the development of the Scheme.

Local residents, business owners and the Community Council, attended public exhibitions in Llanddewi Velfrey and met with the project team. Commercial, industrial, business operators and some interest groups were informally consulted. All of the landowners affected by the requirement for land, or by changes to access roads, have also been invited to complete a questionnaire relating to existing land uses.

## **Screening and Scoping**

A Screening Report and Scoping Report were prepared and were revised to take account of changing legislation. The Screening process determined that a formal ES was required, while the Scoping process identified the environmental topics that should be included in the Environmental Impact Assessment. The Scoping Report was issued to consultees in August 2017 and a revised version in September 2018. This set out details of the proposed scope of environmental assessments.

Comments on the Scoping Report were received from NRW, and advice sought from DAT, on behalf of Cadw. PCC responded fully with regard to 'other developments' in relation to cumulative effects. These comments, together with other consultation responses, assisted in identifying the scope for the ES, including the amount of survey work required to inform the assessments.

Roedd cwmpas y Datganiad Amgylcheddol yn ystyried gofynion deddfwriaethol, natur, maint a lleoliad y Cynllun a'r ymatebion i'r ymgynghoriad a ddarparwyd.

## **Ymagwedd at yr AEA**

Gall effeithiau amgylcheddol niweidiol neu fuddiol ddeillio o adeiladu'r ffordd, neu weithrediad y ffordd. Ystyriwyd yr effeithiau hyn yn unol â deddfwriaeth AEA berthnasol ac arweiniad. Ac eithrio lle mae arweiniad yn mynnu fel arall, disgrifir arwyddocâd effeithiau yn y Datganiad Amgylcheddol gan ddefnyddio'r termau canlynol:

Mawr lawn | Mawr | Cymedrol | Bach | Niwtral

Cafodd yr amodau amgylcheddol presennol a'r amodau amgylcheddol tebygol yn y dyfodol yn absenoldeb y Cynllun eu nodi. Gelwir y rhain yn 'amodau gwaelodlin'. Amodau gwaelodlin y safle a'r ardal astudiaeth sy'n ffurio sail yr asesiad, gan alluogi nodi effeithiau arwyddocaol tebygol y Cynllun.

## **Lliniaru a gwella**

Mae'r AEA yn rhan annatod o arfarniad a dyluniad y Cynllun, gan alluogi'r dylunwyr i ystyried effeithiau amgylcheddol a, lle bo'n ymarferol, i newid y dyluniad er mwyn lleihau neu atal effeithiau niweidiol arwyddocaol rhag digwydd. Cynigiwyd mesurau lliniaru os na all atal neu lleihau effeithiau niweidiol. Gall mesurau lliniaru gynnwys plannu coed a llwyni er mwyn sgrinio golwg traffig o eiddo, plannu coetir newydd fel cynefin newydd ar gyfer pathewod, a tanffordd ar gyfer bywyd gwylt a pobol sy'n defnyddio hawliau tramwy cyhoeddus. Disgrifiwyd mesuriadau lliniaru mewn mwy o fanylder ym mhob pennod o'r Datganiad Amgylcheddol.

The scope of the ES took into account legislative requirements, the nature, size and location of the Scheme and the consultation responses provided.

## **Approach to EIA**

Adverse or beneficial environmental effects can arise from the construction, or operation of the road. These effects were considered in accordance with the relevant EIA legislation and guidance. Except where guidance requires otherwise, the significance of effects is described in the ES using the following terms:

Very large | Large | Moderate | Slight | Neutral

The existing and likely future environmental conditions in the absence of the Scheme were identified. These are known as 'baseline conditions'. The baseline conditions of the site and study area form the basis of the assessment, enabling the likely significant effects of the Scheme to be identified.

## **Mitigation and enhancement**

EIA is an integral part of the Scheme appraisal and design allowing the designers to consider environmental effects and, where practicable, to change the design to reduce or prevent significant adverse effects from arising. Mitigation measures are proposed if adverse effects cannot be prevented or adequately reduced. Examples of mitigation include planting of trees and shrubs to screen views of traffic from properties, planting of new woodland to provide habitat for dormice and underpasses provided for wildlife and for people using the Public Rights of Way. Proposed mitigation is described in more detail in each chapter of the ES.

## **Asesiad o Effeithiau**

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys adroddiadau, mapiau a lluniadau sy'n cwmpasu'r AEA a gwblhawyd. Mae arwyddocâd yr effeithiau a ragwelir yn seiliedig ar ystyried maint tebygol yr effaith ragweledig a sensitifrywedd y derbynnydd yr effeithir arno. O ran Rheoliadau'r AEA, 'effeithiau arwyddocaol', yn gyffredinol, yw'r rheiny lle mae'r effaith yn 'gymedrol' neu'n fwy. Adroddir hefyd am effeithiau cronol posibl y Cynllun, o'u hystyried ynghyd â datblygiadau arfaethedig eraill, yn y Datganiad Amgylcheddol.

## **Assessment of Effects**

The ES consists of reports, maps and drawings that cover the completed EIA. The predicted significance of effects is based on consideration of the likely magnitude of the predicted impact and the sensitivity of the affected receptor. In terms of the EIA Regulations, 'significant effects' are generally those where the effect is 'moderate' or greater. Potential cumulative effects of the Scheme, when considered together with other proposed developments, are also reported in the ES.

## Daeareg a phriddoedd

Mae'r Cynllun wedi'i leoli tuag at frig gwrym Llanddewi Felffre ac yn croesi tirwedd frysniog yn bennaf gysylltiedig â chymoedd o ffrydaiau sy'n llifo i Afon Taf neu Afon Marlais. Mae'r creigwely gwaelodol o garreg laid yn cynnwys rhywfaint o ddyddodion arwyneb lleol o rewglai. Mae llifwaddod a ddyddodwyd gan gyrsiau dŵr yn bresennol hefyd.

Gallai creigwely gynnwys haenau dyfrddwyn sy'n darparu rhywfaint o dynnu dŵr yn lleol. Gallai'r dyddodion arwyneb ategu tynnu dŵr lleol hefyd a chyflenwi cyrsiau dŵr. Ni nodwyd unrhyw beryglon yn ymwneud ag archwilio mwynau yn y gorffennol na pheryglon daear cyffredinol.

Byddai gweithgareddau'n gysylltiedig ag adeiladu'r argloddiau, trychfeydd a strwythurau, a gweithrediad y Cynllun, yn cael effaith niweidiol niwtral i fach ar y ddaeareg a'r geomorffoleg waelodol.

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar ardaloedd ar wahân o dir gwneud, yn gysylltiedig o bosibl â'r rhwydwaith ffyrdd presennol, gweithgareddau amaethyddol neu chwareli neu byllau graean sydd wedi'u mewnllenwi'n hanesyddol, a allai fod yn ffynhonnell halogi bosibl. Mae ffynonellau halogi posibl fel gwaith trin carthion, mynwentydd neu chwareli eraill wedi'u mewnllenwi yn bresennol hefyd yn ardal yr astudiaeth, ond maent yn bell o'r Cynllun. Byddai halogi tir yn cael effaith niweidiol niwtral i fach ar waith adeiladu mewn perthynas â'r derbynyddion amgylcheddol a'r derbynyddion sy'n bobl a nodwyd. Byddai cymhwysyo mesurau rheoli adeiladu arfer gorau yn lleihau'r risgiau i'r amgylchedd. Effaith niwtral fyddai halogi tir yn ei chael ar weithrediad y Cynllun, ac felly ni ystyri'r byddai unrhyw fesurau lliniaru yn angenheidiol yn ystod gweithrediad y Cynllun.

## Geology and soils

The Scheme is located towards the top of the Llanddewi Velfrey ridge and crosses undulating terrain mainly associated with valleys of streams that flow into the Afon Taf or the Afon Marlais. The underlying bedrock of mudstone has some localised superficial deposits of glacial till. Alluvium deposited by watercourses is also present.

Bedrock could contain water-bearing strata that provides some local water abstraction. The superficial deposits may also support local water abstraction and supply watercourses. No hazards relating to past mineral exploration or general ground hazards were identified.

Activities associated with the construction of the embankments, cuttings and structures, and the operation of the Scheme, would have a neutral to slight adverse effect on the underlying geology and geomorphology.

The Scheme would affect discrete areas of made ground, possibly associated with the existing road network, agricultural activities or historical infilled quarries or gravel pits, which could be a potential source of contamination. Potential sources of contamination such as sewage works, burial grounds or other infilled quarries are also present in the study area but are remote from the Scheme. Land contamination would have a neutral to slight adverse effect on construction works in relation to the identified human and environmental receptors. Applying best practice construction management measures would reduce the risks to the environment. Land contamination would have a neutral impact on the operation of the Scheme and therefore no mitigation measures would be considered necessary during the Scheme operation.

## Draenio'r ffordd a'r amgylchedd dŵr

Mae'r amgylchedd dŵr o amgylch y Cynllun yn cynnwys nentydd bach yn nalgylchoedd afonydd Marlais, Cleddau a Thaf, y dŵr daear gwaelodol a nodweddion eraill sy'n ddibynnol ar ddŵr. Byddai aliniad y ffordd yn dilyn llinell gwrym, yn gyffredinol, gyda dwy ardal o drychfeydd islaw lefel bresennol y ddaear a phump o groesfannau nentydd. Ni ddisgwylir unrhyw effeithiau i berygl llifogydd ac nid oes unrhyw ardaloedd dynodedig yn gysylltiedig â gwarcho cronfeydd dŵr gerllaw'r Cynllun.

Byddai effeithiau adeiladu posibl, gan gynnwys dŵr wyneb neu ddŵr ffo gwaddodion a gollyngiadau damweiniol, yn cael eu lliniaru drwy roi arferion gorau'r diwydiant ar waith, a ddisgrifir yn Cynllun Rheoli Amgylcheddol Cyn-Adeiladu. Byddai gostwng lefelau dŵr daear dros dro i adeiladu rhan o drychfa'r ffordd yn cael effaith niweidiol fach ar lif nant fach.

Yn ystod gweithrediad y Cynllun, rhagwelir y bydd effeithiau niweidiol bach ar lifau pedair nant fach yn sgil newidiadau lleol mewn draeniad dŵr daear oherwydd trychfeydd y ffordd. Hefyd, disgwylir effeithiau niweidiol bach ar Afon Daulan (o achos adlunio'r afon drwy cwl fert) a'r dŵr daear o dan y Cynllun (o achos ymdreiddiad dŵr o ddraeniad y ffordd). Byddai dyluniad cwl fertau a system trin draeniad y ffordd yn lliniaru'r effeithiau lleol hyn cyn belled ag y bo'n ymarferol.

At ei gilydd, rhagwelir na fyddai'r effeithiau ar yr amgylchedd dŵr o ganlyniad i adeiladu a gweithredu'r Cynllun yn arwain at unrhyw effaith niweidiol arwyddocaol.

## Gwarchod natur

Ceir pump o Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACA) o fewn 10km o'r Cynllun (Afonydd Cleddau; Yerbeston Tops; Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherston; Sir Benfro Forol; a Bae Caerfyrddin ac Aberoedd) ac Ardal Gwarchodaeth Arbennig (AGA) o fewn 30km (Bae Caerfyrddin). O ganlyniad i agosrwydd y safleoedd hyn, cynhaliwyd Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd (AIES) a pharatoedd Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (DLAP).

## Road drainage and water environment

The water environment surrounding the Scheme includes minor streams in the Marlais, Cleddau and Taf catchments, the underlying groundwater and other water dependent features. The road alignment would generally follow a ridgeline, with two areas of cutting below the existing ground level and five stream crossings. No impacts to flood risk are expected and there are no designated areas for the protection of water reserves near to the Scheme.

Potential construction effects, including surface water or sediment runoff and accidental spillages, would be mitigated by the implementation of industry best practices, which are described in the Pre-Construction Environmental Management Plan (Pre-CEMP). A temporary lowering of groundwater levels to construct a section of road cutting would have a slight adverse impact on the flow of a minor stream.

During operation of the Scheme, slight adverse impacts are anticipated to the flows of four minor streams due to localised changes in groundwater drainage due to the road cuttings. Slight adverse impacts are expected for both the Afon Daulan (as a result of its re-alignment through a culvert) and the groundwater beneath the scheme (due to the infiltration of water from the road drainage). The design of culverts and the road drainage treatment system would mitigate these localised impacts as far as practicable.

Overall, it is anticipated that the impacts on the water environment as a result of the construction and operation of the Scheme would not result in any significant adverse effect.

## Nature conservation

There are five Special Areas of Conservation (SAC) within 10km of the Scheme (Afonydd Cleddau; Yerbeston Tops; Pembrokeshire Bat Sites and Bosherston Lakes; Pembrokeshire Marine; and Carmarthen Bays and Estuaries) and a Special Protection Area (SPA) within 30km (Carmarthen Bay). As a result of the proximity of these sites, an Assessment of Implications on European Sites (AIES) was

Mae hefyd perthi llai dwys ac ardaloedd o goedwig sydd o fudd i fywyd gwylt.

Fe wnaeth arolygon nodi bod pathewod, moch daear a nifer o rywogaethau ystlumod yn bresennol, neu ystyriwyd ei bod yn debygol eu bod yn defnyddio'r ardaloedd cynefinoedd i'w heffeithio gan y Cynllun. Hefyd, nodwyd yn flaenorol fod dyfrgwyr a thylluanod gwyn yn ardal yr astudiaeth hefyd. Yn ystod y cyfnod adeiladu, bydd yn ofynnol cael trwyddedau rywogaethau a warchodir (a geir gan Cyfoeth Naturiol Cymru) ar gyfer ystlumod, pathewod a moch daear cyn dechrau'r gwaith.

Byddai mesurau lliniaru i leihau'r effeithiau o'r cyfnod adeiladu yn cynnwys:

1. Amseru gwaith yn sensitif, gan gynnwys clirio llystyfiant er mwyn osgoi tarfu ar rywogaethau a warchodir ac adar;
2. Gwarchod ardaloedd cynefinoedd bywyd gwylt a lleihau/osgoi difrod i lystyfiant presennol gerllaw'r gwaith. Trawsleoli perthi addas i safleoedd derbyn;
3. Arolygon cyn-adeiladu ar gyfer ystlumod, pathewod, dyfrgwyr a moch daear;
4. Cyfyngiadau ar oriau gweithio er mwyn lleihau goleuadau tasgau yn ystod y nos, yng nghyffiniau cyrsiau dŵr a llinellau hedfan ystlumod allweddol;
5. Mesurau rheoli llygredd a gwaddodion adeiladu; a

undertaken and a Statement to Inform and Appropriate Assessment (SIAA) prepared.

There are also extensive hedgerows and areas of woodland considered of value to wildlife.

Surveys identified that dormice, badgers and several species of bat were present, or considered likely to be using the habitat areas to be affected by the Scheme. Otter and barn owl were also previously identified in the study area. During construction, protected species licences (obtained from NRW) will be required for bats, dormice and badgers prior to the commencement of works.

Mitigation measures to reduce the effects from the construction period would include:

1. Sensitive timing of works, including vegetation clearance to avoid disturbance to protected species and birds;
2. Protecting wildlife habitat areas and minimising/avoiding damage to existing vegetation close to the works. Translocation of suitable hedges to receptor sites;
3. Pre-construction bat, dormouse, otter and badger surveys;
4. Restrictions on working hours to minimise task lighting at night, in the vicinity of watercourses and key bat flight lines;
5. Construction pollution and sediment control measures; and



Ffigur 9: Cerbytffordd '2+1' yr A40 arfaethedig (yn edrych i'r gorllewin)

Figure 9: Proposed A40 '2+1' carriageway (looking west)



**Ffugur 10: Rhywogaethau sy'n bresennol mewn ardaloedd a effeithir gan y Cynllun (chwth - pathew, i'r dde - ystlum)**

6. Chynllun Rheoli Rhywogaethau Ymledol i sicrhau nad yw rhywogaethau planhigion fel Clymog Japan yn cael eu lledaenu y tu allan i'r ardaloedd gweithio.

Bydd y mesurau lliniaru canlynol yn cael eu hymgorffori yn nyluniad y Cynllun er mwyn lleihau graddfa'r effeithiau ar ôl agor y ffordd:

1. Plannu er mwyn cynnal llinellau hedfan ystlumod, ffensys a thanffyrrd i famaliaid er mwyn annog mamaliaid i groesi o dan y ffordd.
2. Plannu coetir a pherthi yn eang ar draws y Cynllun, gan gynnwys cynefinoedd newydd ar gyfer pathewod.
3. Darparwyd bochfeydd broch deydd daear newydd os yn angen.
4. Mesurau rheoli i warchod cyrsiau dŵr oddi wrth llygredd o'r ffordd;
5. Gwelliannau i fioamrywiaeth, gan gynnwys hadu ardaloedd mawr o flodau gwylt mewn glaswelltir ardoedd mawr o'r fewn Cynllun.
6. Monitro effeithiolrwydd lliniaru ecolegol.



**Figure 10: Species present in areas affected by the Scheme (left - dormouse, right - bat)**

6. An Invasive Species Management Plan to ensure that plant species such as Japanese Knotweed are not spread outside of the working areas.

The following mitigation measures will be incorporated in the Scheme design to reduce the scale of effects after road opening, during its operational phase:

1. Planting to maintain bat flight lines, mammal fencing and underpasses to encourage mammals to cross beneath the road.
2. Extensive woodland and hedgerow planting throughout the Scheme, including replacement habitat for dormice.
3. Replacement badger setts would be provided if necessary.
4. Control measures to protect watercourses from road-based pollution;
5. Biodiversity enhancements including wildflower seeding areas within grassland in large areas of the Scheme.
6. Monitoring of the effectiveness of ecological mitigation.

Nid ystyrir bod yr effeithiau yn ystod y cyfnod adeiladu ar yr holl dderbynyddion ecolegol dynodedig yn arwyddocaol. O ganlyniad gweithredu mesurau Iliniaru i mewn i'r cynllun, ni fydd effeithiau arwyddocaol yn ystod gweithrediad y cynllun.

## Tirwedd a golygfeydd

Mae tirwedd yr ardal yn wledig ac amaethyddol gyda chaeau â chloddiau wedi'u britho â choetir. Mae ffordd osgoi Llanddewi Felffre yn pasio ar hyd llethrau gogleddol gwrym Llanddewi Felffre, tra bod rhan ganol y Cynllun yn pasio trwy Goed Ffynnon. Mae'r rhan orllewinol ar dir pori isel ychydig yn fryniog. Mae ffordd osgoi Llanddewi Felffre yn pasio trwy dir bryniog mwy serth ac mae angen trychfa ac argloddiau.

Mae'r dyluniad tirwedd ar gyfer y Cynllun yn cynnwys planhigfeydd a pherthi a fydd yn integreiddio'r trychfeydd, argloddiau, strwythurau a'r gerbytffordd i leoliad y dirwedd, a bydd hefyd yn darparu sgrinio neu hidlo polygon o draffig ar y Cynllun.

Mae effeithiau cloddwaith mawr ar y dirwedd (sy'n newid y tirffurf ac yn tynnu perthi, coetir a choed presennol) yn lleihau'r ymdeimlad o dawelwch mewn ardal wledig, ond dim ond i'r gogledd a gerllaw gwrym Llanddewi Felffre y canfyddir yr effeithiau hyn yn bennaf. Byddai hon yn effaith niweidiol fawr yn ystod y gwaith adeiladu a gaeaf Blwyddyn 1, ond erbyn yr haf ym Mlwyddyn 15, byddai'r effeithiau niweidiol ar y dirwedd wedi'u lleihau i effaith niweidiol gymedrol. Byddai effaith lleihau traffig ar yr A40 bresennol yn effaith fuddiol fach ar ardaloedd cymeriad tirwedd.

Rhagwelir y bydd anheddau a llwybrau troed ar lethrau gwrym Llanddewi sy'n wynebu'r gogledd yn gweld ystod o effeithiau gweledol o rai niweidiol bach i rai niweidiol mawr iawn yn ystod y cyfnod adeiladu a gaeaf Blwyddyn 1, heb fesurau Iliniaru. Yn sgil mesurau Iliniaru sy'n cynnwys glaswelltir newydd ar lethrau a lleiniau ymyl ffordd, yn ogystal â phlannu perthi, coetir a phrysgwydd, bydd arwyddocâd yr effaith yn lleihau'n nodedig.

The impacts during construction on all identified ecological receptors are not considered significant. As a result of the mitigation measures to be implemented and incorporated into the design, impacts during operation would not be significant.

## Landscape and views

The landscape of the area is rural and agricultural with hedged fields interspersed with woodland. The bypass of Llanddewi Velfrey passes along the north slopes of the Llanddewi Velfrey ridge, while the central section of the Scheme passes through Ffynnon Wood. The western section is on a gently undulating low-lying pastureland. The bypass of Llanddewi Velfrey passes through more steeply undulating land and requires cutting and embankments.

The landscape design for the Scheme includes plantations and hedges that will integrate the cuttings, embankments, structures and carriageway into the landscape setting, while also providing screening or filtering of the views of traffic on the Scheme.

The effects of major earthworks on the landscape (which changes landform and removes existing hedges, woodland and trees) reduces the sense of tranquillity in a rural area, but these effects will mainly be perceived only north of and close to the Llanddewi Velfrey ridge. This would be a large adverse effect during construction and the winter of Year 1, but by summer of Year 15 the adverse effects on the landscape would be lessened to moderate adverse. The effect of reducing traffic on the existing A40 would be a slight beneficial effect on landscape character areas.

Dwellings and footpaths on the north facing slopes of the Llanddewi Ridge are predicted to experience a range of visual effects from minor adverse to very large adverse at construction and winter of Year 1, without mitigation. With mitigation that includes new grassland on slopes and verges, as well as planting of hedges, woodland and scrub the significance of effect will reduce noticeably.

Yn gyffredinol, byddai anheddau a llwybrau troed i'r de o'r Cynllun yn gweld effeithiau gweledol buddiol yn sgil llai o draffig ar yr A40 bresennol, a fyddai'n gwella golygfeydd.

### Archaeoleg a threftadaeth diwylliannol

Mae yna 123 safle treftadaeth diwylliannol o fewn ardal astudiaeth 500m y Cynllun. Bydd y Cynllun y arwain at difrod ffisegol, sy'n effaith fawr, ar 23 nodwedd treftadaeth heb eu dynodi, gan gynnwys tair bwthyn a dyfrffos posibl a 19 o safleoedd eraill a nodwyd yn yr arolwg geoffisegol. Mi fydd dau dwmpath llosg, safle bwthyn ger Henllan, a llinell yr hen ffordd Dwrpeg yn derbyn effaith cymedrol. Ceir effaith bach ar ddu safle; safle bwthyn a'r system o gaeau dros yr ardal. Mae graddfa'r effaith yn ansicr ar gyfer safleoedd eraill o achos diffyg gwybodaeth manwl am natur oroesol y safleoedd, neu'r potensial i ddatblygu'r dyluniad i osgoi difrod.

Ceir effaith niweidiol ar dau Henebion Cofrestredig sef Caerau Gaer Rath a'r Heol Rhufeinig i'r dwyrafn o Heol Bryn Farm. Effeithir dau Adeilad Rhestredig Gradd II, Cofeb Rhyfel Llanddewi Felffre a Chapel Bedyddwyr Ffynnon, mewn ffordd gadarnhaol fach, tra bydd dim effaith ar chwech adeilad rhestredig arall.

### Asedau cymunedol

Byddai'r Cynllun yn pasio trwy dir amaethyddol gwledig yn bennaf wedi'i leoli o fewn aneddiadau Llanddewi Felffre, Arberth, Llanfallteg, Hendy-gwyn ar Daf a Chlunderwen. Yn y cyffiniau, ceir mannau addoli, siopau, mannau chwarae, neuaddau pentref, swyddfeydd post, ysgolion, ysbytai a meddygfeydd. Mae atyniadau twristiaid yng nghyffiniau'r Cynllun yn cynnwys Parc Thema Oakwood, Cyrchfan Bluestone, The Grange, a Fferm Folly.

Ni fyddai unrhyw gyfleusterau cymunedol nac atyniadau twristiaid yn cael eu colli, ac ni fyddai Clunderwen grychol arnynt, yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai effeithiau anuniongyrchol ar Gapel Ffynnon a Chapel Bethel am eu bod wedi'u lleoli'n agos at y Cynllun. Effeithiau dros dro fyddai'r rhain, a byddent yn cael eu lliniaru trwy gyswilt a chynllunio gweithgarwch adeiladu.

Dwellings and footpaths to the south of the Scheme would generally experience beneficial visual effects due to reduced traffic on the existing A40 which would improve views.

### Archaeology and cultural heritage

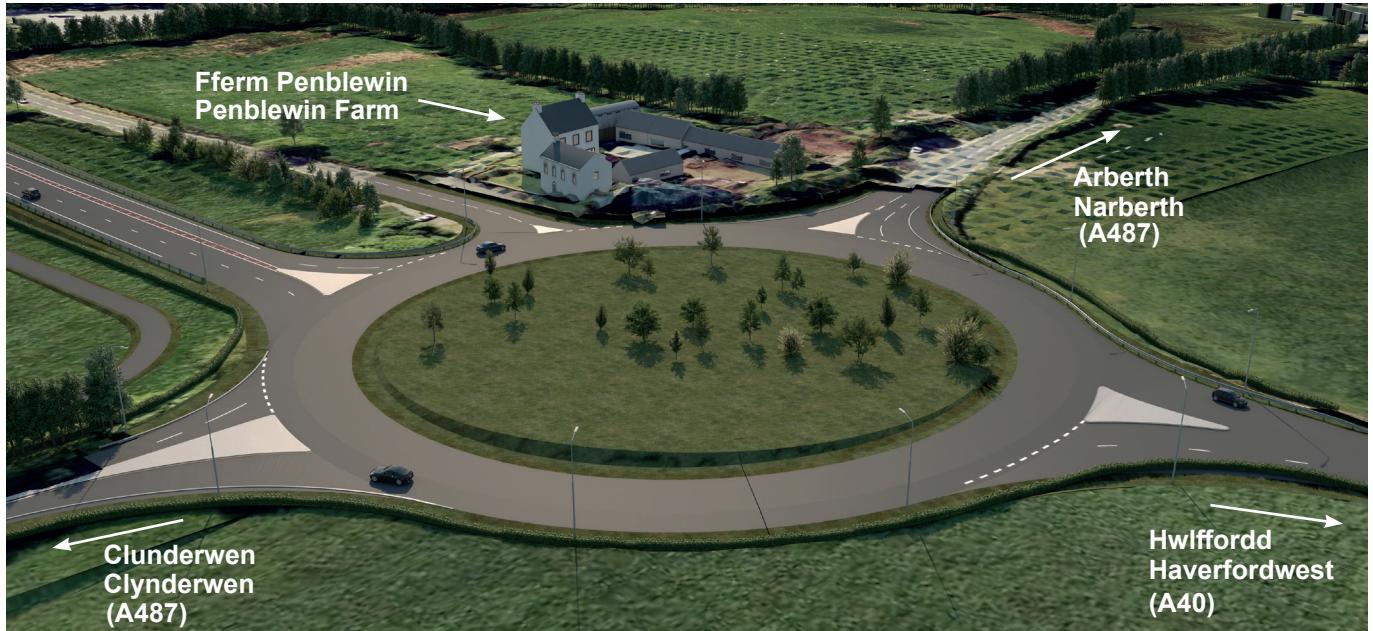
Within the 500m wide Scheme study area there are 123 cultural heritage sites. The Scheme would result in physical damage, a major impact, on 23 non-designated heritage features, including three cottages and a possible leat and 19 other sites identified in the geophysical survey. There would be a moderate impact at two burnt mounds, the site of a cottage near Henllan and the line of the former Turnpike road. Impact of a minor nature is anticipated at two assets; a cottage site and the field system across the area. The scale of impact is unclear for other sites due to lack of detailed information on the surviving nature of the sites, or the potential for development of the design to avoid damage.

Two Scheduled Ancient Monuments Caerau Gaer Rath and the Roman Road East of Bryn Farm Road would be negligibly adversely affected. Two Grade II Listed Buildings, Llanddewi Velfrey War Memorial and Ffynnon Baptist Chapel, would be affected in a minor positive manner, while there would be negligible effect on six other listed buildings.

### Community assets

The Scheme would pass through predominantly rural agricultural land located within the settlements of Llanddewi Velfrey, Narberth, Llanfallteg, Whitland and Clynderwen. In the vicinity are places of worship, shops, play areas, village halls, post offices, schools, hospitals and doctor surgeries. Tourist attractions in the vicinity of the Scheme include Oakwood Theme Park, Bluestone Resort, The Grange, and Folly Farm.

There would be no loss of, or direct effects on, community facilities or tourist attractions during construction. There would be indirect effects on Ffynnon Chapel and Bethel Chapel as they are located close to the Scheme. These effects would be temporary and mitigated through liaison and planning of construction activity.



**Ffugur 11: Cylchfan arfaethedig Penblewin  
(edrych tua'r de-ddwyrain)**

Byddai'r effeithiau yn sgil gweithredu wedi'u cyfyngu i newidiadau i lwybrau cerdded a llifoedd traffig ar lwybrau sy'n gwasanaethu cymunedau a chyfleusterau lleol. Byddai mynediad di-fodur i gyfleusterau cymunedol yn well yn gyffredinol yn sgil lleihad yn y traffig sy'n defnyddio'r A40 bresennol, gan wella mynediad rhwng gogledd a de Llanddewi Felffre.

Ni fyddai unrhyw gyfleusterau cymunedol nac atyniadau twristiaid yn cael eu colli o ganlyniad i'r Cynllun. Ni fyddai'r adeiladu yn effeithio'n uniongyrchol ar feddygfeidd, ysbytai, ysgolion cynradd, ysgolion uwchradd, siopau, cartrefi'r henoed, parciau, mannau chwarae nac atyniadau ymwelwyr. Byddai mynediad i'r cyfleusterau lleol hyn drwy'r rhwydwaith ffurdd presennol, a gedwir ar agor yn ystod adeiladu a gweithredu'r Cynllun. Byddai'r Cynllun yn gwella hygyrchedd at rai cyfleusterau trwy wella llif y traffig ar hyd yr A40.

Mi fydd budd cyfyngedig hir dymor gyda gwelliant mynediad i gyfleusterau o achos y cynllun.

### Asesiad amaethyddol

Bydd y Cynllun yn golygu y collir rhyw 27.4ha o dir amaethyddol yn barhaol. Ni ddangosir bod unrhyw ran o'r tir hwn o ansawdd tir gorau a mwyaf amlbwrrpas. Mae hon yn effaith o faint bach ar adnodd o arwyddocâd uchel, gan

**Figure 11: Proposed Penblewin roundabout  
(looking south-east)**

The effects from operation would be limited to changes in public footpaths and a bridleway and changes to traffic flows on routes that serve local communities and facilities. Non-motorised access to community facilities would generally be improved due to a reduction of traffic using the existing A40, allowing easier crossing between the north and south of Llanddewi Velfrey, and an enhanced network of walking, cycling and equestrian routes with underpasses crossing the Scheme in three locations.

There would be no loss of community facilities or tourist attractions as a result of the Scheme. Access to doctor surgeries, hospitals, primary schools, secondary schools, shops, aged people homes, parks, play areas or visitor attractions would not be directly affected by construction. Access to these local facilities by vehicle would be via the existing road network, which would be kept open during the construction and operation. The Scheme would improve accessibility to some facilities by improving the flow of traffic along the A40. There would be long-term localised benefit with increased access to facilities as a result of the Scheme.

### Agricultural assessment

The Scheme will involve the permanent loss of approximately 27.4ha of agricultural land. None of this is shown to be of the best and most versatile agricultural quality. This is an

arwain at effaith o arwyddocâd niweidiol bach yn gyffredinol.

Mae'r Cynllun wedi'i ddylunio i leihau'r effaith ar dir amaethyddol drwy osgoi holtti tir yn ddiangen lle posib.

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar saith o ffermydd. Bydd pob un ohonynt yn gweld newidiadau sylweddol i'w gweithrediadau o ddydd i ddydd, ond nid oes bygythiad i hyfywedd y daliadau nac i'r gallu i barhau i'w ffermio. Yn unol â hynny, ym mhob achos, mae'r effaith o faint niweidiol cymedrol ar fuddiant o sensitifrwydd canolig, gan arwain at effaith o arwyddocâd niweidiol bach.

Caiff tanffordd fferm ei ddarparu ar gyfer Pen-troydin-fach, a gall Pen-troydin-fawr ddefnyddio trosbont Heol Llanfallteg i groesi'r Cynllun. Caiff llwybrau eu darparu i sicrhau mynediad i ffermydd a caeau. Ym mhob achos ceir effaith niweidiol isel.

### **Ansawdd aer**

Mae asesiad sylfaenol o amodau presennol ansawdd yr aer yng nghyffiniau'r Cynllun, ac asesiad o'r effeithiau tebygol ar ansawdd yr aer yn gysylltiedig ag adeiladu a gweithredu'r Cynllun wedi dangos bod crynodiadau llygrol presennol yn ardal yr astudiaeth yn isel, ac yn bodloni amcanion o ran ansawdd aer. Nid oes unrhyw ardaloedd lle mae ansawdd yr aer yn wael. Gyda mesurau lliniaru priodol yn ystod yr adeiladu, mae'n debygol na fydd effaith arwyddocaol o'r gweithgareddau sy'n cynhyrchu llwch ar y safle.

Aseswyd na fydd effeithiau posibl yn ystod cyfnod gweithredol y Cynllun yn rhai arwyddocaol gan fod crynodiadau llygrol wedi'u modelu ymhell islaw'r trothwy ansawdd aer. Fodd bynnag, byddai llawer o dderbynnyddion yn gweld effaith fuddiol o ganlyniad i'r Cynllun.

### **Sŵn a dirgryndod**

Cynhaliwyd arolygon sŵn yn ardal yr astudiaeth i bennu gwaelodlin ar gyfer asesu sŵn o'r Cynllun. Mae'r rhagfynegiadau o effeithiau sŵn yn cynnwys effeithiau traffig yn symud o'r A40 bresennol i'r Cynllun.

Aseswyd lefelau sŵn adeiladu yn ystod y gwaith arfaethedig fel rhai anarwyddocaol. Ni

impact of slight magnitude on a resource of high significance, leading to an overall impact of minor adverse significance.

The Scheme has been designed to minimise the impact on agricultural land by avoiding unnecessary severing and isolation of land parcels where possible.

Seven farms would be affected by the Scheme. All will experience significant changes in day-to-day operations, but the viability and continued farmability of the holdings is not threatened. A farm underpass will be provided for Pen-troydin-fach, while Pen-troydin-fawr will be able to use the Llanfallteg Road bridge to cross the Scheme. Routes will be provided to ensure continued access to farms and fields. In all cases the effect is of minor adverse significance.

### **Air quality**

A baseline assessment of current air quality conditions in the vicinity of the Scheme and an assessment of the likely air quality impacts associated with the construction and operation of the Scheme have shown that existing pollutant concentrations in the study area are low, and meet air quality objectives. There are no areas where air quality is poor. With appropriate mitigation during construction, there is likely to be no significant effect from the dust-generating activities on site.

Potential impacts during the operational phase of the Scheme were assessed to be not significant as modelled pollutant concentrations are well below the air quality threshold. However, many receptors would experience a beneficial impact as a result of the Scheme.

### **Noise and vibration**

Noise surveys in the study area were undertaken to establish a baseline for the assessment of noise from the Scheme. The predictions of noise effects include the impacts of moving traffic from the existing A40 to the Scheme.

Construction noise levels during the proposed works were assessed as not significant. No significant adverse operational noise effects were indicated from the assessment.

ddynodwyd unrhyw effeithiau sŵn gweithredol niweidiol arwyddocaol o'r asesiad. Yn gyffredinol, dangosodd yr asesiad y rhagwelir y bydd effeithiau buddiol uniongyrchol parhaol arwyddocaol i gymuned Llanddewi Felffre o ganlyniad i'r Cynllun yn y tymor byr a'r tymor hir, er y bydd rhai eiddo yn agos i'r cefnffordd yn dioddef lefelau swn uwch.

Aseswyd lefelau dirgryndod yn ystod y gwaith arfaethedig fel rhai anarwyddocaol. Mae hyn yn seiliedig ar y rhagdybiaeth y byddai rholet dirgrynlol yn gweithredu'n ddigon pell oddi wrth dderbynyddion sensitif.

Ni ragwelir y bydd unrhyw effeithiau dirgryndod yn y ddaear yn ystod gweithredu'r Cynllun oherwydd, yn unol â safonau adeiladu priffyrrd, byddai wyneb y ffyrdd arfaethedig wedi'u huwchraddio yn llyfn heb unrhyw afreoleidd-dra o faint digonol i gynhyrchu lefelau sylwedol o ddigryndod yn y ddaear.

### Teithwyr i gyd

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar nifer o hawliau tramwy cyhoeddus, a ddefnyddir yn bennaf ar gyfer hamdden anffurfiol gan gerddwyr. Byddai rhai o'r hawliau tramwy cyhoeddus hyn yn cael eu cau dros dro yn ystod y cyfnod adeiladu, neu'n barhaol, a darperir dargyfeiriadau er mwyn cynnal cysylltedd. Gan ystyried y mesurau lliniaru hyn, ni ragwelir y bydd unrhyw effeithiau niweidiol arwyddocaol ar hawliau tramwy cyhoeddus na llwybrau eraill.

Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai'r A40 bresennol, a'r rhan fwyaf o'r ffyrdd lleol sy'n croesi'r Cynllun neu'n cysylltu ag ef, yn aros ar agor ac eithrio eu cau weithiau dros nos neu ar y penwythnos. Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai rhai teithiau yn cymryd mwy o amser neu byddent yn llai deniadol, a gallai rhai teithwyr gael eu hanghymhell i deithio. Ar ôl y cyfnod adeiladu, byddai rhai hawliau tramwy cyhoeddus yn cael eu hail-agor ar hyd eu haliniad gwreiddiol neu ar hyd eu llwybr dargyfeiriedig parhaol.

Bydd un llwybr ceffylau cyhoeddus newydd a dau llwybr troed cyhoeddus newydd yn cael eu creu fel rhan o'r Cynllun.

Gwasanaeth bysiau yw'r unig fath o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n gweithredu yng

Overall the assessment showed that there are predicted to be significant permanent direct beneficial effects for the community of Llanddewi Velfrey as a result of the Scheme in the short and long term, although some properties close to the proposed bypass would experience increased noise.

Construction vibration levels during the proposed works were assessed as not significant. This is based on the assumption that vibratory rollers would operate at an adequate distance from sensitive receptors.

No ground-borne vibration impacts are forecast during operation because, in accordance with highway construction standards, the surface of the proposed upgraded roads would be smooth with no surface irregularities of sufficient size to generate significant levels of ground-borne vibration.

### All travellers

The Scheme would affect a number of public rights of way (PRoW), predominantly used for informal recreation by pedestrians. Some of these PRoWs would be stopped-up on a temporary basis during construction, or permanently, with diversions provided to maintain connectivity. Taking account of these mitigation measures no significant adverse effects on PRoWs or other routes are predicted.

During construction, the existing A40, and most local roads crossing the Scheme or linking to it, would remain open except for some overnight or weekend closures. During construction, some trips would take longer or would be less attractive and some travellers might be discouraged. After construction, some PRoWs would be reinstated along their original alignment or their permanently diverted route.

One new public bridleway and two new public footpaths will be created as part of the Scheme.

A bus service is the only form of public transport that currently operates in the vicinity of the Scheme, with bus stops located on the existing A40 in the village. Buses would leave

nghyffiniau'r Cynllun ar hyn o bryd, a cheir safleoedd bws ar hyd yr A40 bresennol yn y pentref. Byddai bysiau yn gadael y Cynllun wrth y cyffyrdd arfaethedig ac yn teithio drwy'r pentref gan ddefnyddio'r cyffyrdd arfaethedig. Bydd gwasanaethau bysiau yn gallu gweithredu fel y gwnânt ar hyn o bryd, ac ni fyddai unrhyw effeithiau'n deillio o'r Cynllun.

## Deunyddiau

Amcangyfrifir y byddai cyfanswm o 370,000m<sup>3</sup> o uwchbridd, dyddodion arwyneb a chraig yn cael eu cloddio yn ystod y cyfnod adeiladu; byddai'r cyfan yn cael ei ddefnyddio o fewn ffiniau'r Cynllun (lle bo'n addas i'w aildefnyddio) heb achosi effeithiau annerbyniol ar y defnyddwyr a'r amgylchedd. Byddai aildefnyddio deunydd sy'n cael ei glodio o'r safle yn lleihau maint y deunydd crai a fyddai fel arall yn cael ei gludo i mewn i'r safle, ac yn lleihau'r gofyniad am waredu oddi ar y safle mewn cyfleuster gwastraff, a lleihau traffig ar ffyrdd cyhoeddus felly.

Byddai gwaith adeiladu'r cerbytffordd yn mynnu bod amcangyfrif o 50,000m<sup>3</sup> o gerrig a deunyddiau wynebu'r ffordd yn cael ei gludo i mewn. Nid yw'r rhain ar gael ar y safle, ond lle bo modd, byddai'r rhain yn dod oddi wrth gyflenwyr lleol.

Yn ystod gweithrediad y Cynllun, ni fyddai gofyniad sylweddol i gludo neu waredu

the Scheme at the proposed junctions and travel through the village using the proposed junctions. Bus services will be able to function as they do presently and there would be no effects arising from the Scheme.

## Materials

An estimated total of 370,000m<sup>3</sup> of topsoil, superficial deposits and rock would be excavated during construction; all of which would be reused within the Scheme boundaries (where suitable for reuse) without causing unacceptable impacts on the end users and the environment. The reuse of site won excavated material would minimise the amount of raw material that would otherwise be imported to site and minimise the requirement for offsite disposal at a waste facility thus minimising traffic on public roads.

Carriageway construction would require the import of an estimated 50,000m<sup>3</sup> of stone and road surfacing materials. These are not available on site, but where possible, these would be from local suppliers.

During operation, there would not be a significant requirement for the importation or disposal of materials other than those required for routine maintenance operations, such as resurfacing materials. The effects on materials during operation would not be significant. Overall, it is anticipated that the



Ffigur 12: Cyffordd Ddwyreiniol Llanddewi Felffre (yn edrych i'r gorllewin)

Figure 12: Llanddewi Velfrey East Junction (looking west)

deunyddiau ac eithrio'r rheiny fydd eu hangen ar gyfer gweithrediadau cynnal a chadw arferol, fel deunyddiau ail-wynebu'r ffordd. Ni fyddai'r effeithiau ar ddeunyddiau yn ystod y cyfnod gweithredu yn arwyddocaol. Yn gyffredinol, rhagwelir na fyddai'r effeithiau posibl ar yr adnoddau deunyddiau o ganlyniad i adeiladu a gweithredu'r Cynllun yn arwain at unrhyw effaith niweidiol arwyddocaol ar yr adnoddau deunyddiau.

### Poblogaeth ac iechyd pobl

Mae gan y Cynllun botensial i ddylanwadu ar iechyd cymunedau yn sgil newidiadau i benderfynyddion iechyd. Mae'r rhain yn ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sy'n dylanwadu ar iechyd a lles. Cynhaliwyd asesiad o effeithiau iechyd er mwyn bodloni gofynion Rheoliadau Asesu'r Effeithiau Amgylcheddol (2017) yn ogystal â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Difrifol (2015) a Deddf Cydraddoldeb 2010.

Mae'r Cynllun wedi'i leoli mewn ardal wledig sydd â dwysedd poblogaeth isel, a chyfraddau is na'r cyfartaledd o amrywiaeth ethnig a chrefyddol. Mae gan Sir Benfro boblogaeth hŷn na'r cyfartaledd yng Nghymru, gyda chyfran uwch o drigolion mewn grwpiau 50 oed neu hŷn, a chyfran is o drigolion mewn grwpiau oedran iau. Mae hyn yn cael ei adlewyrchu yn y gyfran uwch na'r cyfartaledd o drigolion sydd wedi ymddeol. Mae diweithdra'n isel, ac mae'r gweithlu'n gymharol fedrus, yn enwedig yn ardal yr astudiaeth lle mae cyfran y trigolion oedran gwaith sy'n meddu ar gymhwyster lefel gradd yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol. Y sector mwyaf ar gyfer cyflogaeth yw gweinyddu cyhoeddus, addysg ac iechyd, a'r sectorau amaeth a thwristiaeth. Mae'r rhain yn darparu cyfran cyflogaeth uwch na'r cyfartaledd yng Nghymru. Mae amddifadedd yn ardal yr astudiaeth yn isel. Ledled Sir Benfro, ceir pocedi o amddifadedd uwch mewn ardaloedd trefol gan gynnwys Penfro, Doc Penfro, Aberdaugleddau a Hwlfordd.

Mae amddifadedd iechyd hefyd yn isel ar draws ardal yr astudiaeth, gyda rhai pocedi o amddifadedd uwch. Mae'r disgwyliad oes

potential impacts on the material resources as a result of the construction and operation of the Scheme would not result in any significant adverse effect on the material resources.

### Population and human health

The Scheme has the potential to influence the health of communities as a result of changes to determinants of health. These are environmental, social and economic factors which influence health and wellbeing. A Health Impact Assessment (HIA) was undertaken to meet the requirements of the EIA Regulations (2017) and also the Well-being of Future Generations Act (2015) and the Equalities Act 2010.

The Scheme is located in a rural area with low population density, and lower than average rates of ethnic and religious diversity. Pembrokeshire has an older population than the Welsh average, with higher proportions of residents in groups aged 50 and over, and smaller proportions of residents in younger age groups. This is reflected in a higher than average proportion of residents who are retired. Unemployment is low, and the workforce is relatively highly skilled, particularly in the local study area where the proportion of working-age residents with a degree-level qualification is above the national average. The largest sector for employment is public administration, education and health, and the agriculture and tourism sectors. These provide a higher proportion of employment than the Welsh average. Deprivation in the local study area is low. Across Pembrokeshire, there are pockets of higher deprivation in urban areas including Pembroke, Pembroke Dock, Milford Haven and Haverfordwest.

Health deprivation is also low across the study area, with some pockets of higher deprivation. Life expectancy is above the average for Wales, and mortality rates – including from cancer, respiratory and cardiovascular diseases – are lower than average. There are higher than average levels of alcohol

yn uwch na chyfartaledd Cymru, ac mae'r cyfraddau marwolaeth – gan gynnwys caner a chlefydau anadol a chardiofasgwl ar – yn is na'r cyfartaledd. Ceir lefelau uwch na'r cyfartaledd o yfed alcohol a smygu, ond mae'r cyfraddau marwolaeth yn ymwneud ag alcohol a thybaco yn is na'r cyfartaledd. Mae cyfran yr oedolion sydd dros eu pwysau neu'n ordew rywfaint yn uwch na'r cyfartaledd, ond mae cyfran uwch na'r cyfartaledd o oedolion yn bodloni lefel y gweithgarwch corfforol a argymhellir. Mae trosedd yn isel ar y cyfan, ac eithrio ymddygiad gwrtsgymdeithasol a throseddau cyffuriau, lle ceir cyfraddau uwch na'r ffigyrâu ar gyfer Cymru a Lloegr.

Ni amlygodd yr Asesiad Effaith ar lehyd unrhyw effeithiau iechyd niweidiol sylweddol sy'n codi o'r Cynllun yn ystod y camau adeiladu na gweithredu. Fodd bynnag, amlygwyd mân ganlyniadau iechyd buddiol yn sgil gostyngiad sŵn mewn ardaloedd preswyl a chysylltiad â llygredd yn yr aer. Rhagwelir y bydd cyflogaeth, buddsoddiad a hyfforddiant yn y cam adeiladu, yn ogystal â gwella hygyrchedd gwasanaethau a chostau teithio is yn y cam gweithredu, yn dod â buddion iechyd a lles economaidd-gymdeithasol. Mae'r effeithiau ar ffitrwydd corfforol a hydreiddedd, wrth bwys o a mesur, yn debygol o fod yn niwtral.

Ni nodwyd unrhyw effaith anghymesur penodol ar unigolion na grwpiau yn seiliédig ar eu rhywedd, hil, ethnigrwydd, crefydd, cyfeiriadedd rhywiol na dewisiadau rhywiol.

### Newid yn yr Hinsawdd

Mae gan y Cynllun botensial i ddylanwadu ar yr hinsawdd, felly cynhaliwyd asesiad o newid yn yr hinsawdd. Mae'r asesiad yn mynd i'r afael ag effeithiau posibl y Cynllun ar allyriadau nwyon tŷ gwydr (NTG); cydnherthedd yn wyneb goblygiadau newid yn yr hinsawdd (GNH); ac effaith gyfunol newid hinsawdd (EGNH), sy'n gwerthuso effaith gyfunol y datblygiad a gynigir a'r effeithiau newid hinsawdd posibl ar yr amgylchedd perthnasol yn ystod y broses adeiladu a gweithredu.

Amlygodd yr asesiad nwyon tŷ gwydr y byddai Cynnydd mewn allyriadau sy'n gysylltiedig â'r Cynllun trwy gydol ei oes,

consumption and smoking, but lower than average mortality rates attributable to alcohol and tobacco. The proportion of adults who are overweight or obese is slightly higher than average, although a higher than average proportion of adults meet the recommended level of physical activity. Crime is generally low, with the exception of antisocial behaviour and drugs offences where there are higher rates than the figures for England and Wales.

The HIA did not identify any significant adverse health impacts arising from the Scheme during either the construction or operation phases. However, minor beneficial health outcomes were identified due to a reduction in residential noise and air pollutant exposure. Construction-stage employment, investment and training, and operational-phase improvements to the accessibility of services and reduced journey costs are predicted to have socio-economic health and well-being benefits. The impacts on physical fitness and permeability are on balance likely to be neutral.

No specific disproportionate impact on individuals or groups based on their gender, race, ethnicity, religion, sexual orientation or sexual preference were identified.

### Climate Change

The Scheme has the potential to influence the climate and so an assessment of climate change was completed. The assessment addresses the potential effects of the Scheme on Greenhouse gas (GHG) emissions; the resilience to the consequences of climate change (CCR); and the in-combination climate change impact (ICCI), which evaluates the combined effect of the proposed development and potential climate change impacts on the receiving environment during construction and operation.

The GHG assessment identified that over the whole life of the Scheme there will be an increase in emissions associated with the Scheme, with the majority (97.6%) due to vehicles using the road during operation. The increase in user emissions is due to an increase in average speeds and a slight



**Ffigur 13: Trosolwg o Gyffordd ddwyreiniol Llanddewi Felffre (edrych tua'r gogledd-ddwyrain)**

gyda'r mwyafrif (97.6%) yn cael eu hachosi gan gerbydau'n defnyddio'r ffyrdd yn ystod y gweithrediad. Bydd allyriadau defnyddwyr yn codi yn sgil cynnydd mewn cyfartaledd cyflymder a chynnydd bach mewn pellteroedd teithio oherwydd aliniad y ffyrdd. Hefyd, ceir allyriadau sy'n gysylltiedig ag adeiladu a gweithredu'r Cynllun. Dros y cyfnod arfarnu 60 blynedd, mae disgwyl i gyfanswm yr allyriadau o'r gwaith adeiladu, y gweithrediad a defnyddio'r ffordd gynyddu 8.4% o gymharu a dim adeialdu'r cynllun.

Nid amlygodd yr asesiadau GNH ac EGNH unrhyw risgiau sylweddol yn gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd. Bydd mesurau lliniaru wrth ddylunio yn mynd i'r afael â'r peryglon posibl yn gysylltiedig â llifogydd.

**Figure 13: Overview of Llanddewi Velfrey East Junction (looking north-east)**

increase in distance travelled due to the alignment of the roads. There are also emissions associated with the construction and operation of the Scheme. Over the 60-year appraisal period, the total emissions from the construction, operation and use of the road are expected to increase by 8.4% compared to if the scheme was not constructed.

The CCR and ICCI assessments did not identify any significant risks associated with climate change. Potential risks associated with flooding are addressed by mitigation measures in design.

## Effeithiau cronnol

Effeithiau cronnol yw'r rheiny sy'n effeithio ar dderbynyddion ond sy'n deillio o aml ffynonellau. Gallai'r rhain fod o'r Cynllun (Effeithiau Gronnol Math i); er enghraifft, effaith sŵn ac effaith weledol o draffig ar y Cynllun. Fel arall, gallai fod effeithiau cronnol yn deillio o dau neu fwy o ddatblygiadau gwahanol, er enghraifft y Cynllun a datblygiad tai gerllaw (Effeithiau Gronnol Math ii). Mae'r asesiad wedi dangos y byddai nifer o effeithiau cronnol buddiol a niweidiol posibl yn codi yn ystod cyfnod adeiladu'r Cynllun a gydol ei oes.

Mae'r asesiad wedi dangos, ar gyfer effeithiau Math (i), y byddai'r bobl hynny sy'n byw gerllaw cefnffordd bresennol yr A40 neu sy'n defnyddio hawliau tramwy cyhoeddus yn y cyffiniau, yn gweld newidiadau buddiol mewn perthynas â sŵn, ansawdd yr aer a newid gweledol, tra byddai rhai eraill sy'n byw neu sy'n defnyddio hawliau tramwy cyhoeddus gerllaw'r Cynllun, yn gallu gweld newidiadau niweidiol. At ei gilydd, effaith fuddiol arwyddocaol yw effaith gronnol hyn.

Gallai effeithiau Math (ii) (y Cynllun gyda datblygiadau arfaethedig eraill), arwain at drefoli'r lleoliad gwledig yn gynyddol, o bosibl. Mae adolygiad o geisiadau cynllunio a chaniatadau ar gyfer 'gwaith datblygu arall' wedi dangos mai dim ond nifer fach a allai achosi effeithiau cronnol Math (ii). O'r rhain, gallai nifer fach arwain at effeithiau cronnol o ran traffig, ansawdd yr aer a sŵn os bydd adeiladu ar fwy nag un safle yn cyd-daro. Byddai'r effeithiau yn rhai bach gyda risg isel o gyd-daro.

## Crynodeb

Byddai'r Cynllun yn darparu cerbytffordd well wedi'i dylunio a'i hadeiladu yn unol â safonau presennol, gyda chyfleoedd da i oddiwedd yd. Bydd ffurdd ymwl a llwybrau beicio yn darparu mynediad lleol i eiddo preswyl, ffermydd a chaeau, gyda llwybrau mwy diogel a mwy deniadol ar gyfer beicwyr, cerddwyr a marchogion.

Amcangyfrifir y bydd maint y traffig sy'n pasio trwy bentref Llanddewi Felffre yn cael ei leihau'n sylweddol, gan wneud croesi'r ffordd a cherdded o amgylch y pentref yn fwy diogel.

## Cumulative effects

Cumulative effects are those impacting on receptors but arising from multiple sources. These could be from the Scheme (Type i Cumulative Effects); for example, noise and visual impact from traffic on the Scheme. Alternatively, there could be cumulative effects arising from two or more separate developments, for example the Scheme and a nearby housing development (Type ii Cumulative Effects). The assessment has shown that a number of potential beneficial and detrimental cumulative impacts would arise during the construction and lifetime of the Scheme.

The assessment has shown that for Type (i) effects, those people living near the existing A40 trunk road or using public rights of way (PRoW) in the vicinity would see beneficial changes in relation to noise, air quality and visual change, while others living or using PRoW close to the Scheme, could see adverse changes. Overall the cumulative impact of this is significant beneficial effect.

Type (ii) effects (the Scheme with other proposed developments) could potentially result in increased urbanisation of the rural setting. A review of planning applications and permissions for 'other development' has shown that there are only a small number that could cause Type (ii) cumulative impacts. Of these a small number could result in cumulative traffic, air quality and noise impacts if construction on more than one coincides. The impacts would be minor with a low risk of coincidence.

## Summary

The Scheme would provide an improved carriageway designed and built to current standards with good overtaking opportunities. Side roads and cycleways will provide local access to residential properties, farms and fields, with safer and more attractive routes for cyclists, walkers and horse riders.

The volume of vehicular traffic passing through Llanddewi Velfrey village is estimated to be substantially reduced making crossing the road and walking around the village safer.

Pennodd yr asesiadau amgylcheddol (fel yr adroddwyd yn flaenorol) y byddai rhai effeithiau buddiol a niweidiol ar yr amgylchedd lleol o ganlyniad i'r Cynllun. Lle nodir effeithiau niweidiol, mae'r rhain wedi'u lliniaru lle bo'n ddichonadwy fel rhan o'r dyluniad. Datblygwyd y mesurau lliniaru mewn cydweithrediad â'r cyrff amgylcheddol statudol, tirdeddianwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill.

Dyluniwyd y Cynllun i ddilyn egwyddorion cynaliadwyedd, a byddai'n aildefnyddio deunyddiau wedi'u cloddio o fewn y Cynllun. Cynhwyswyd mesurau i warchod cyrsiau dŵr, gan gynnwys pedwar o gronbyllau, yng nghynnigion y Cynllun er mwyn lleihau risgau llygredd yn ystod y cyfnod adeiladu a gweithredu.

Dyluniwyd mesurau lliniaru i adlewyrchu cymeriad tirwedd yr ardal, i ddarparu rhyw faint o sgrinio gweledol, lliniaru ecolegol a gwelliant ecolegol. Fe wnaeth y Datganiad Amgylcheddol ystyried effeithiau'r Cynllun hefyd ar y cyd â datblygiadau arfaethedig eraill yn yr ardal, a daeth i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau cronnol arwyddocaol.

The environmental assessments (as reported previously) determined that there would be some beneficial and adverse impacts on the local environment as a result of the Scheme. Where adverse impacts are identified, these were mitigated where feasible as part of the design. The mitigation measures were developed in collaboration with the statutory environmental bodies, landowners and other key stakeholders.

The Scheme is designed following the principles of sustainability and would reuse excavated materials within the Scheme. Measures to protect watercourses, including four balancing ponds, were included in the Scheme proposals to minimise pollution risks during construction and operation.

Mitigation measures were designed to reflect the landscape character of the area, to provide some visual screening, ecological mitigation and enhancement. The ES also considered the effects of the Scheme in combination with other proposed developments in the area and concluded that there would be no significant cumulative effects.

Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad gefnogi neu wrthwynebu'r Gorchmynion Statudol drafft nawr, awgrymu cynigion amgen i'r Gorchmynion Statudol drafft, neu gynnig sylw ar y Datganiad Amgylcheddol a/neu'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol.

Gan ddibynnu ar natur a nifer unrhyw wrthwynebiadau a sylwadau a dderbynnyr i'r Gorchmynion Statudol drafft cyhoeddiedig, efallai y cynhelir Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus gerbron Arolygydd annibynnol.

Os oes Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i'w gynnal, byddai pawb sydd wedi ymateb yn cael eu hysbysu fel arfer cyn pen pedair wythnos o ddiwedd y cyfnod gwrrthwynebu, a byddai'r Ymchwiliad yn cael ei gynnal cyn pen 22 wythnos o'r hysbysiad hwnnw. Byddai manylion llawn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn cael eu cadarnhau a byddai hysbysiadau'n ymddangos yn y wasg leol.

Byddai copi o bob gohebiaeth yn cael ei roi i'r Arolygydd a'i gadw yn Llyfrgell yr Ymchwiliad, a byddai ar gael i'r cyhoedd. Byddai cyhoeddusrwydd yn cael ei roi i unrhyw gynnig amgen dichonadwy a dderbynnyr o fewn y terfyn amser i'w bennu yn yr Hysbysiad Ymchwiliad Cyhoeddus.

Any person or organisation can now support or object to the draft Statutory Orders, suggest alternatives to the draft Statutory Orders, or comment on the Environmental Statement and/or the Statement to Inform an Appropriate Assessment.

Depending on the nature and number of any objections and comments received to the published draft Statutory Orders, a Public Local Inquiry may be held before an independent Inspector.

If a Public Local Inquiry is to be held, all those who have responded would normally be notified within four weeks of the end of the objection period and the Inquiry held within 22 weeks of that notification. Full details of the Public Local Inquiry would be confirmed and notices would appear in the local press.

All correspondence would be copied to the Inspector and kept in the Inquiry Library which would be available to the public. Publicity would be given to any feasible alternative proposal received within a time limit to be specified within the Public Inquiry Notice.

Mae rhaglen Llywodraeth Cymru fel y ganlyn:

Gweithgarwch	Dyddiadau Allweddol	Beth Mae Hyn yn ei Olygu?
Cyhoeddi Gorchmynion Drafft a Datganiad Amgylcheddol	Haf 2019	Bydd y rhain yn pennu'r tir y byddai ei angen i adeiladu'r Cynllun, a'r gwaith lliniaru amgylcheddol a fyddai'n gysylltiedig. Byddai'n nodi manylion mynedfeydd lleol a'r ddarpariaeth Mynedfeydd Preifat. Caiff y cyhoedd gyfle wedyn i wrthwynebu neu gefnogi'r Cynllun yn ffurfiol neu awgrymu cynnig amgen.
Ymchwiliad Cyhoeddus Posibl	Cynnar 2020	Os bydd angen Ymchwiliad Cyhoeddus, byddai Arolygydd annibynnol yn gwrando tystiolaeth, o flaen y cyhoedd, gan bartïon a buddiant a rhanddeiliaid. Byddai'r arolygydd yn gwneud argymhelliaid i Weinidogion Cymru ar sut i fwrr ymlaen.
Penderfyniad Gweinidogion Cymru i Wneud y Gorchmynion	Haf 2020	Byddai Gweinidogion Cymru'n penderfynu p'un ai i wneud Gorchmynion Statudol a bwrw ymlaen â'r gwaith o adeiladu'r prosiect.
Penodi Contractwr Dylunio ac Adeiladu yn amodol ar benderfyniad Gweinidogion Cymru	Gaeaf 2020	Yn amodol ar y dewis i fwrr ati gyda'r cynllun, byddai'r Contractwr' Contractwr a fydd yn ymgymryd â'r dyluniad manwl a'r adeiladu yn cael ei benodi gan Lywodraeth Cymru.
Dechrau Gwaith Adeiladu ar y Safle	Cynnar 2021	Byddai gwaith i adeiladu'r rhan newydd o'r gefnffordd yn dechrau.
Gwelliannau'r A40 yn Agor	Gaeaf 2022	Byddai'r rhan o'r ffordd sydd wedi'i gwella yn agor.

The Welsh Government's programme is:

Activity	Key Dates	What Does this Mean?
Publication of Draft Orders and an Environmental Statement	Summer 2019	These will set out the land that would be required to build the Scheme and the environmental mitigation work that would be involved. It would detail local accesses and provision of Private Means of Access. You will then have the opportunity to formally object or support the Scheme or suggest an alternative.
Potential Public Inquiry	Early 2020	If a Public Inquiry is required, an independent Inspector would hear evidence, in front of the public, from interested parties and stakeholders. The Inspector would make a recommendation to the Welsh Ministers on how to proceed.
Welsh Ministers Decision to Make the Orders	Summer 2020	The Welsh Ministers would decide whether to make Statutory orders and to go ahead with the construction of the project.
Appoint Design & Build (D&B) Contractor subject to Welsh Ministers decision	Winter 2020	Subject to the decision to proceed with the Scheme, the Contractor who will undertake the detailed design and build would be appointed by the Welsh Government.
Commence Construction on Site	Early 2021	Works to build the new section of trunk road would start.
A40 Improvements Open	Winter 2022	The improved section of road would open.

Gellir gweld yr holl ddogfennau cyhoeddodedig ar gyfer y Cynllun ar wefan y prosiect:

<https://llyw.cymru/a40-llanddewi-felffre-i-penblewin-trosolwg>

Gellir gweld copïau o'r Gorchmynion Statudol drafft, y Datganiad Amgylcheddol a gwybodaeth ategol yn rhad ac am ddim yn y lleoliadau a restrir isod:

Lleoliad Mannau ar Adnau	Amserau Agor Arferol
Y Gangen Gorchmynion, Trafnidiaeth, Adran Seilwaith yr Economi, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd CF10 3NQ	09:00 – 17:00 Llun - Gwener
Cyngor Sir Penfro, Neuadd y Sir, Hwlfordd, SA61 1TP	09:00 – 17:00 Llun - Gwener
Gorsaf Betrol Gwasanaethau Preseli, Llanddewi Felffre, SA67 7PD	08:00 – 18:00 Bob Dydd
Neuadd y Frenhines, 44 Stryd Fawr, Arberth, SA67 7AS	10:00 – 17:00 Llun - Gwener
Llyfrgell Hendy-gwyn ar Daf, Neuadd y Dref, Stryd y Brenin Edward, Hendy-gwyn ar Daf, SA34 0AA	Llun 15:30 – 18:30 Mawrth 10:00 – 12:30 Gwener 12:30 – 16:30

All published documents for the Scheme can be viewed on the project website:

<https://gov.wales/a40-llanddewi-velfrey-penblewin-overview>

Copies of the draft Statutory Orders, Environmental Statement and supporting information may be inspected free of charge at the locations listed below:

Deposit Point Location	Normal Opening Times
Orders Branch, Transport, Department for Economic Infrastructure, Welsh Government, Cathays Park, Cardiff, CF10 3NQ	09:00 – 17:00 Mon - Fri
Pembrokeshire County Council, County Hall, Haverfordwest, SA61 1TP	09:00 – 17:00 Mon - Fri
Preseli Services Petrol Station, Llanddewi Velfrey, SA67 7PD	08:00 – 18:00 Daily
Queen's Hall, 44 High Street, Narberth, SA67 7AS	10:00 – 17:00 Mon - Fri
Whitland Library, Town Hall, King Edwards Street, Whitland, SA34 0AA	Mon 15:30 – 18:30 Tues 10:00 – 12:30 Fri 12:30 – 16:30

Pe baech yn dymuno cefnogi'r Gorchmynion Statudol drafft neu'u gwrthwynebu, rhoi cynnig amgen gerbron, neu gynnig sylw ar y Datganiad Amgylcheddol, dylech ysgrifennu at Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad isod, gan ddyfynnu'r rhif cyfeirnod qA1316455.

**Y Gangen Gorchmynion,  
Trafnidiaeth,  
Adran Seilwaith yr Economi,  
Llywodraeth Cymru,  
Parc Cathays,  
Caerdydd,  
CF10 3NQ**

Dylid anfon yr holl ymatebion i gyrraedd Llywodraeth Cymru erbyn Dydd Gwener 20 Medi 2019 man hwyraf.

Should you wish to support or object to the draft Statutory Orders, put forward an alternative proposal, or comment on the Environmental Statement, you should write to the Welsh Government at the address below, quoting reference number qA1316455:

**Orders Branch,  
Transport,  
Department for Economic Infrastructure,  
Welsh Government,  
Cathays Park,  
Cardiff,  
CF10 3NQ**

All responses should be sent to arrive at the Welsh Government no later than Friday 20 September 2019.

