

**GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40)
(GWELLIANT LLANDDEWI FELFFRE I BENBLEWIN A THYNNU STATWS
CEFNFFORDD) 201-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40)
(GWELLIANT LLANDDEWI FELFFRE I BENBLEWIN) (FFYRDD YMYL) 201-**

DATGANIAD ESBONIADOL

1. CYFLWYNIAD

- 1.1. Gweinidogion Cymru, fel yr Awdurdod Priffyrdd perthnasol, sy'n gyfrifol am holl gefnffyrdd Cymru. Mae'r A40 yn rhan bwysig o rwydwaith ffyrdd strategol Llywodraeth Cymru (LIC) gan mai hi yw'r prif gyswllt i dde-orllewin Cymru, ac mae'n cysylltu porthladdoedd Aberdaugleddau ac Abergwaun â gweddill y rhwydwaith ffyrdd strategol. Mae'n rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd, gan ei bod yn rhan o lwybr strategol rhwng Iwerddon, De Cymru, de Lloegr, ac ymhellach i gyfandir Ewrop. Ar lefel leol, mae'r A40 yn gyswllt pwysig rhwng aneddiadau Caerfyrddin, Sanclêr, Hendy-gwyn ar Daf, Hwlffordd ac Abergwaun. Mae'n hwyluso symudiadau traffig amaethyddol yn lleol, ac yn ystod misoedd yr haf mae'n lledaenu traffig twristiaeth ar hyd Sir Benfro.
- 1.2. Mae'r cynigion cyhoeddedig ar gyfer Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin (cyfeirir ato o hyn ymlaen fel "y Cynllun") yn cynnwys:
 - Y Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd drafft, nawr wedi'i gyhoeddi, i ddarparu ar gyfer adeiladu rhan newydd o Gefnffordd a thynnu statws cefnffordd rhannau presennol o Gefnffordd.
 - Y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft, nawr wedi'i gyhoeddi, i gau rhannau o gefnffordd wedi'i disodli a chau, gwella, creu neu newid ffyrdd eraill, llwybrau troed, llwybrau beicio, llwybrau ceffylau a mynedfeydd preifat.
 - Y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, iw gyhoeddi yn fuan, i ddarparu ar gyfer caffael tir a hawliau sydd eu hangen ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r Cynllun.
- 1.3. Paratowyd Datganiad Amgylcheddol mewn cysylltiad â'r Gorchymynion drafft uchod ac mae ar gael i'w archwilio. Mae'r prosiect hwn yn amodol ar Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) yn unol ag Adran 105A Deddf Priffyrdd 1980, Cyfarwyddeb 2014/52/EU 2014 (a ddiwygiodd Cyfarwyddeb 2011) a Rheoliadau Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol sy'n gysylltiedig â Harbyrau, Priffyrdd a Thrafnidiaeth) 2017.
- 1.4. Yn unol â Rheoliad 63 o Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017, paratowyd Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol (DHAP) ar yr effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â'r Cynllun ar y Safleoedd Gwarchodaeth Ewropeaidd canlynol:
 - Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Afonydd Cleddau,
 - ACA Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherton,

- ACA Bae Caerfyrddin ac Aberoedd,
 - ch. ACA Arfordir Calchfaen Cymru,
 - ACA Coetiroedd Gogledd Sir Benfro
- 1.5. Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn disgrifio'r cynigion, yn nodi'r prif effeithiau amgylcheddol ar yr amgylchedd a wnaed gan ddyn a'r amgylchedd naturiol, ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau effeithiau a darparu gwelliant amgylcheddol lle bo'n berthnasol.
- 1.6. Mae adroddiad y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys pedair rhan:
- Y Crynodeb Annhechnegol
 - Cyfrol 1 – Adroddiad Asesiad Technegol
 - Cyfrol 2 – Ffigurau
 - Cyfrol 3 – Atodiadau Technegol
- 1.7. Mae'r Crynodeb Annhechnegol (CA) yn crynhoi'r Datganiad Amgylcheddol mewn iaith annhechnegol. Cyfrol 1 yw'r prif destun, sy'n nodi manylion methodoleg a chanlyniadau'r AEA. Mae'n amlinellu ffyrdd i allu lliniaru effeithiau a nodwyd yn effeithiol. Mae Cyfrol 2 yn cynnwys set o ffigurau ategol y dylid ei darllen ochr yn ochr â Chyfrol 1. Set o atodiadau technegol yw Cyfrol 3 a dylid darllen hon ochr yn ochr â Chyfrol 1 hefyd.

2. AMODAU PRESENNOL

- 2.1. Yn gyffredinol, mae'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlffordd yn ffordd unffrwd 7.3m o led. Ceir chwe rhan sy'n cynnig cyfleoedd penodedig i oddiweddyd, dwy tua'r dwyrain a phedair tua'r gorllewin. Mae hyn yn gyfwerth â rhyw 13% o'r cyfanswm hyd, sef 32.5km, sydd ymhell islaw'r gymhareb 30% a gynghorir ar gyfer y math hwn o lwybr. Lle mae cyfleoedd penodedig i oddiweddyd i'w cael, nid ydynt wedi'u gwasgaru ar hyd yr A40 ar hyn o bryd. Fel y cyfryw, ceir hydoedd hir i bob cyfeiriad heb unrhyw gyfleoedd diogel i oddiweddyd.
- 2.2. Mae amryw o fathau o gyffyrdd ar hyd y ffordd, gan gynnwys cylchfannau un-lefel, croesffyrdd croesgam, cyffyrdd-T syml (gydag ynysoedd ffug a hebddynt) a rhyw 200 o fynedfeydd uniongyrchol at eiddo, ffermydd a chaeau (ac eithrio'r rheiny yn Llanddewi Felffre). Mae'r rhain yn cyfrannu at faterion gweithredol ar hyd y llwybr.
- 2.3. Ar ôl cwblhau cynllun Penblewin - Parc Slebets yng ngwanwyn 2011, Llanddewi Felffre yw'r unig anheddiad sydd wedi'i leoli'n uniongyrchol ar yr A40 bellach. Mae nifer o eiddo yn wynebu'r gefnffordd ac mae ganddynt fynediad uniongyrchol iddi. Mae gwelededd tuag ymlaen ar y ffordd yn wael, islaw'r lleiafswm dymunol mewn mannau, sy'n golygu bod mwy o risg gwrthdrawiadau gyda cherbydau wrth y mynedfeydd uniongyrchol.
- 2.4. Mae'r rhan bresennol o'r A40 trwy Llanddewi Felffre dan reolaeth terfyn cyflymder o 40mya, ac nid yw rhai rhannau'n bodloni'r safonau dylunio presennol. Mae'r aliniad llorweddol yn wael yn gyffredinol, ac mae'r ffordd yn culhau i 6.5m mewn mannau. Nid oes unrhyw leiniau caled ac mae troetffyrdd yn gul, gan greu anawsterau i gerddwyr felly.

- 2.5. Mae cyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd yn arwain at ddibynadwyedd gwael o ran amser siwrneiau a rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr. Gall hyn arwain at symudiadau peryglus i oddiweddyd a risg uwch o wrthdrawiadau. Mae confois rheolaidd o gerbydau nwyddau trwm o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol yn symud yn araf yn cyfrannu at gyfnodau o blatwnio ac amserau siwrneiau annibynadwy.
- 2.6. Mae cynnydd tymhorol sydyn yn y traffig ar hyd yr A40 (yn enwedig yn ystod misoedd yr haf) yn arwain at draffig yn symud yn araf sy'n achosi amserau siwrneiau annibynadwy, a waethygir gan gyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd.
- 2.7. Mae cymuned Llanddewi Felfre wedi'i hollti gan yr A40, sy'n lleihau hygyrchedd, yn cynyddu risgiau damweiniau cerdded, beicio a marchogaeth, ac yn arwain at lygredd sŵn ac aer.
- 2.8. Mae'r cymysgedd o fathau traffig sy'n defnyddio'r ffordd yn cyfrannu at amserau siwrneiau annibynadwy, rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr, symudiadau peryglus a gwrthdrawiadau.
- 2.9. Yn gyffredinol, mae diffyg cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus strategol yn Sir Benfro yn golygu y dibynnir ar y car preifat ar gyfer cysylltiadau rhyng-drefol.

3. YR ANGEN AM Y CYNLLUN

- 3.1. Mae'r A40 yn llwybr o bwysigrwydd strategol ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol, yn ogystal ag ar lefel genedlaethol, gan ei bod yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd. Mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, yr economi twristiaeth yn ne-orllewin Cymru, porthladdoedd a manau cyflogaeth Aberdaugleddau ac Abergwaun.
- 3.2. Oherwydd ei phwysigrwydd lleol a chenedlaethol, mae ardal o amgylch Aberdaugleddau a Phenfro yn ne'r sir wedi'i dynodi'n Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau, yn ffurfio rhan o Ddinas Ranbarth Bae Abertawe. Mae Dyfrffyrdd y Ddau Gleddau yn darparu rhyw 20% o ynni'r DU ac mae'n cynnwys Purfa Penfro, terfynell storio a dosbarthu petrolewm, tanciau storio ac ail-nwyeiddio Nwy Naturiol Hylifedig (LNG), depos storio olew, a gwneuthurwyr ynni adnewyddadwy blaenllaw.
- 3.3. Mae Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro, gyda'i olygfeydd arfordirol o ansawdd uchel ac atyniadau amlwg fel Tyddewi, yn denu nifer sylweddol o ymwelwyr i'r sir bob blwyddyn. Mae'r diwydiant twristiaeth yn dymhorol iawn, gyda misoedd yr haf yn tynnu niferoedd uchel o dwristiaid bob blwyddyn.
- 3.4. Er ei bod yn darparu cysylltiad strategol ag Abergwaun, Aberdaugleddau ac Arfordir Sir Benfro'n ehangach, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn llwybr o ansawdd cymharol wael. Fe'i disgrifiwyd ym Mlaenraglen Cefnffyrdd Llywodraeth Cymru (TRFP) 2002 fel "*y rhan o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd o'r safon isaf yn y Deyrnas Unedig*".
- 3.5. Yn 2004, Comisiynodd LIC Astudiaeth o'r A40 i'r Gorllewin o Sanclêr i ymateb i TRFP 2002 Llywodraeth Cymru. Ar ôl cwblhau'r astudiaeth hon, cyhoeddodd y Gweinidog ei fod yn cyhoeddi Adendwm at TRFP 2002 a oedd yn cynnwys dau brif gynllun gwella'r ffordd unffrwd ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr. Byddai'r gwelliannau yn defnyddio'r cyfluniad 2+1 gan alluogi goddiweddyd ar

y cyfeiriad dwy lôn, gyda goddiweddyd wedi'i wahardd yn y cyfeiriad un lôn. Cyhoeddwyd y prosiectau fel:

- Penblewin – Parc Slebets
 - Llanddewi Felffre – Penblewin
- 3.6. Cwblhawyd y cyntaf o'r prosiectau hyn, Penblewin - Parc Slebets, ym mis Mawrth 2011.
- 3.7. Cynhaliwyd adolygiad o'r Astudiaeth o'r A40 i'r Gorllewin o Sanclêr yn 2008, ac o ganlyniad cyhoeddwyd Llwybr a Ffefrir, a chyflwynodd LIC hysbysiad Statudol TR111 i Gyngor Sir Penfro (CSP). Nod yr hysbysiad TR111 yw gwarchod y llwybr at ddibenion cynllunio, a phennu dyletswydd ar CSP i gyfeirio unrhyw gais cynllunio sy'n effeithio ar dir o fewn 67m o'r llwybr at LIC i'w adolygu. Byddai'r llwybr gwarchoddedig yn ymddangos hefyd fel rhan o weithdrefn chwilio'r awdurdod lleol.
- 3.8. Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd Edwina Hart AC CStJ MBE, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, ddatganiad ysgrifenedig yn amlinellu'u blaenoriaethau ar gyfer Trafnidiaeth. Roedd y datganiad yn cynnwys y canlynol:
- “Mae Bwrdd Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau wedi pennu y dylid rhoi blaenoriaeth i wella'r A40, ac mae'n fwriad gen i ddatblygu ymhellach y gwelliannau a gynigiwyd eisoes.”*
- 3.9. Ar 12 Tachwedd 2014, wrth roi diweddariad ynglŷn â chau Purfa Murco yn Aberdaugleddau, gwnaeth y Gweinidog y Datganiad llafar canlynol mewn Cyfarfod Llawn:
- “O ran cysylltiadau trafndiaeth, rwyf wedi cyfarwyddo fy swyddogion i gyflymu'r rhaglen ar gyfer cyflawni gwelliannau yn Llanddewi Felffre i'r graddau mwyaf posibl.”*
- 3.10. Yn 2014, comisiynodd LIC ddiweddariad i'r gwaith a gwblhawyd yn 2004 (a'i adolygu yn 2008) er mwyn gwerthuso p'un a oedd newidiadau i amodau yn y rhanbarth yn gwarantu ymyriadau trafndiaeth ychwanegol ar hyd yr A40. Ym mis Mehefin 2015, mewn datganiad ysgrifenedig ar Astudiaeth Gwella'r A40, nododd y Gweinidog:
- “Fy mwriad yw bwrw ymlaen â chyflawni cynllun yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin cyn gynted ag y bo modd...”*
- 3.11. Fe wnaeth astudiaeth bellach Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn 2017 adolygu'r materion ar hyd yr A40 Llanddewi Felffre eto, gan ystyried y wybodaeth a'r data diweddaraf a oedd ar gael. Nododd yr astudiaeth broblemau i fynd i'r afael â nhw ar yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin a oedd yn cynnwys ystod o broblemau gwirioneddol a chanfyddedig. Roedd y rhain yn cynnwys materion trafndiaeth a materion economaidd ehangach fel a ganlyn:

Problemau trafndiaeth

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

Problemau economaidd

- Ceir lefelau cynhyrchiant 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;
- Mae diweithdra yn y rhanbarth ar ei uchaf ym mhrif ardaloedd diwydiannol Aberdaugleddau a Doc Penfro, sydd â'r lefelau cyrhaeddiad isaf, gan adlewyrchu profiliau economaidd-gymdeithasol ehangach yr ardaloedd hyn;
- Mae diffyg sefydliadau addysg uwch yn Sir Benfro yn golygu bod rhaid i ddarpar fyfyrwyr adael y Sir i astudio; ac
- 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.

4. CYD-DESTUN POLISI

- 4.1. Rhoddir adroddiad am y cyd-destun deddfwriaethol a pholisi o safbwynt amgylcheddol ac ar gyfer y Cynllun ym Mhenod 5 y Datganiad Amgylcheddol. Amlinellir polisiau asesu testunau penodol ymhellach ac fe'u hystyrir ym mhenodau asesu testunau y Datganiad Amgylcheddol (Cyfrol 1, Penodau 7 i 16).
- 4.2. Yn gryno, er bod ystod eang o ddogfennau deddfwriaeth a pholisi wedi'u hystyried fel rhan o waith datblygu'r cynllun, mae'r prif ddogfennau deddfwriaeth a pholisi a ystyrir yn y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys:
 - 1) Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015;
 - 2) Symud Cymru Ymlaen 2016-2021;
 - 3) Ffyniant i bawb – y strategaeth genedlaethol 2017;

- 4) Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;
 - 5) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 (fel y'i diwygiwyd);
 - 6) Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006;
 - 7) Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017;
 - 8) Deddf Hawliau Dynol 1998
 - 9) Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008
 - 10) Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016;
 - 11) Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016;
 - 12) Cynllun Gofodol Cymru (Diweddariad 2008);
 - 13) Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 9, Tachwedd 2016);
 - 14) Nodyn Cyngor Technegol 15: Datblygu a Pherygl o Lifogydd (Gorffennaf 2004);
 - 15) Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth (Mawrth 2007);
 - 16) Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned. (May 2009);
 - 17) Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (Ebrill 2008);
 - 18) Blaenraglen Cefnffyrdd (Tachwedd 2009);
 - 19) Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru (Mawrth 2010) a'i Gynllun Ariannu (2015);
 - 20) Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2012;
 - 21) Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystad Gefnffyrdd (2004-2014);
 - 22) Cymru – Economi yn Ffynnu (Tachwedd 2005);
 - 23) Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru (2006);
 - 24) Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y cyd De Orllewin Cymru 2015;
 - 25) Strategaeth Twristiaeth De Orllewin Cymru 2004-2008;
 - 26) Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Penfro;
 - 27) Cynllun Datblygu Lleol Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro 2010;
 - 28) Cynllun Rheoli Cyrchfannau Sir Benfro 2013-2018
- 4.3. Isod, rhoddir disgrifiad o'r prif bolisiau o safbwynt trafndiaeth, sy'n berthnasol i'r Cynllun, ar lefel y DU a lefel Cymru.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), 2015

- 4.4. Mae'r Ddeddf hon yn 2015 yn ymwneud â gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, gyda nod cyffredinol o greu Cymru y mae pawb ohonom am fyw ynddi, nawr ac yn y dyfodol. Mae'r Ddeddf yn rhoi saith o nodau llesiant ar waith, ac yn pennu dyletswydd ar gyff cyhoeddus yng Nghymru a'r rheiny a restrwyd yn y Ddeddf i weithio er mwyn gwella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Er mwyn helpu gwneud hyn, mae'n rhaid iddynt bennu a chyhoeddi amcanion llesiant a meddwl mwy am yr hirdymor, gweithio'n well gyda phobl a chymunedau a'i gilydd, ceisio atal problemau a mabwysiadu ymagwedd fwy cydgysylltiedig.
- 4.5. Mae adroddiadau WeITAG 2017 yn ystyried sut byddai gwelliannau i'r A40 yn cyfrannu tuag at y nodau llesiant a ffyrdd o weithio.

Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2008

- 4.6. Cyhoeddwyd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn 2008, gan Lywodraeth Cynulliad Cymru ar y pryd, a'i nod gyffredinol yw hyrwyddo rhwydweithiau trafndiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd wrth gryfhau perfformiad economaidd a chymdeithasol y wlad. Paratowyd y strategaeth yng nghydestun y rhaglen Cymru'n Un, sef rhaglen flaengar ar gyfer Cymru. Mae'r strategaeth yn amlinellu nifer o ddeilliannau polisi, a gyflawnwyd drwy flaenoriaethau strategol. Mae'r rhain yn cynnwys;
- Lleihau effeithiau amgylcheddol o drafnidiaeth;
 - Integreiddio trafndiaeth leol;
 - Gwella mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol;
 - Gwella cysylltedd rhyngwladol; a
 - Chynyddu diogelwch eiddo a diogelwch personol

Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 a Chynllun Ariannu 2015

- 4.7. Fe'i cyhoeddwyd yn 2015 gan Lywodraeth Cymru, ac roedd y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn dilyn Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 i restru'r cynlluniau y bydd Llywodraeth Cymru'n eu cyflawni ar draws meysydd gwahanol y polisi trafndiaeth y mae'n gyfrifol amdano. Nid yw Cynllun 2015 yn ddogfen bolisi ynddi'i hun, ond mae'n darparu fframwaith o gynlluniau yn unol â nodau polisi a bennwyd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008.
- 4.8. Nodir manylion cynllun i wella'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin yn y cynllun o dan gyfeirnod R15.

Blaenraglen Cefnffyrdd, 2002, 2004 a 2008

- 4.9. Nod Blaenraglen Cefnffyrdd 2002 Llywodraeth Cymru oedd gwella'r amodau economaidd a chymdeithasol yng Nghymru, trwy gynyddu effeithlonrwydd a hygyrchedd ym mhob ardal. Cafodd ffordd yr A40 Sanclêr i Hwlfordd ei nodi yn y Blaenraglen o fewn y 'coridor strategol (deheuol) Dwyrain – Gorllewin'. Ers aildrefnu blaenoriaethau yn 2008, mae Gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin wedi derbyn cymorth gweinidogol parhaus.

Deddf Teithio Llesol, 2013

- 4.10. Gweithredwyd Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru, ac mae'n pennu gofyniad cyfreithiol ar awdurdodau lleol yng Nghymru i fapio a chynllunio llwybrau addas ar gyfer teithio llesol, ac i adeiladu a gwella'u seilwaith ar gyfer cerdded a beicio bob blwyddyn. Mae'n creu dyletswyddau newydd i awdurdodau priffyrdd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr a gwneud darpariaeth well ar eu cyfer. Mae hefyd yn mynnu bod Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn hyrwyddo cerdded a beicio fel dull o deithio fel bod cymunedau lleol yn dibynnu llai ar geir wrth wneud siwrneiau byr.
- 4.11. Yng nghyd-destun cynlluniau ffyrdd, ceir cyfle sylweddol i ad-drefnu'r seilwaith presennol fel ei fod yn bodloni anghenion aneddiadau presennol a newydd yn

well, ac yn hwyluso teithio llesol. Er enghraifft, gall cynlluniau ffyrdd osgoi fynd i'r afael â hollti aneddiadau, ac wrth wneud hynny, darparu cyfleoedd ar gyfer teithio llesol gan na fyddai angen i gerddwyr a beicwyr gystadlu â thraffig cerbydol trwm mwyach i wneud teithiau byr yn yr ardal leol.

Cynllun Trafnidiaeth ar y Cyd ar gyfer De Orllewin Cymru, 2015

- 4.12. Fe'i cyhoeddwyd yn 2015, a Chynllun Trafnidiaeth ar y Cyd De Orllewin Cymru yw penllanw cydweithio rhwng Cyngor Sir Gâr, Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot, Cyngor Sir Penfro a Dinas a Sir Abertawe. Mae cyswllt agos rhwng y cydweithio hwn â mentrau ehangach o dan y cysyniad Dinas Ranbarth Bae Abertawe. Bydd y cynllun yn darparu'r fframwaith ar gyfer gwella cysylltedd i'r rhanbarth, o'r rhanbarth ac o fewn y rhanbarth ar gyfer y cyfnod 2015 – 2020.
- 4.13. Mae'r cynllun yn cydnabod y rhwydwaith ffyrdd strategol, gan gynnwys y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd sy'n cysylltu Ewrop â Gweriniaeth Iwerddon, fel pyrth hanfodol i'r rhanbarth ar gyfer symud nwyddau a theithwyr, ac fel y llwybrau i mewn/allan a ddefnyddir yn fwyaf cyffredin i Dde Orllewin Cymru. Mae hwn yn ysgogwr pwysig i'r economi ranbarthol ac mae'n cefnogi twf yn Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau ac ardaloedd twf strategol eraill, fel Cross Hands in Sir Gaerfyrddin.

Strategaeth Twristiaeth De Orllewin Cymru 2004-2008

- 4.14. Cyhoeddwyd Strategaeth Twristiaeth De Orllewin Cymru yn 2004 gan Bartneriaeth Twristiaeth De Orllewin Cymru, ac mae'n cyflwyno cynllun i ddarparu ffocws cynhwysol a chyffredin ynghyd â set o amcanion ar y cyd a all helpu i arwain datblygu a hyrwyddo twristiaeth ledled y rhanbarth yn y dyfodol. Gofyniad cyffredinol y Cynllun Strategol yw'r angen parhaus i ddod yn 'llai cystadleuol yn fewnol ac yn fwy cystadleuol yn allanol'. Elfen allweddol o hyn yw cysylltedd.

Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Penfro, 2013

- 4.15. Mae gwella Llanddewi Felffre i Benblewin wedi'i nodi o dan Bolisi GN.39 'Llwybrau Trafnidiaeth a Gwelliannau'. Mae'r map cynigion wedi nodi digon o dir er mwyn diogelu llwybr posibl ar gyfer y cynllun er mwyn osgoi gwrthdaro buddiannau posibl o ran defnyddio tir dros gyfnod y Cynllun. Mae Cyngor Sir Penfro wedi nodi angen am fuddsoddiad sylweddol yn y seilwaith trafndiaeth, er enghraifft deuli'r A40 a gwella'r A477.
- 4.16. O ran twf yn y dyfodol, yn Llanddewi Felffre, mae'r cynllun yn nodi dyraniad tai i'r gogledd o neuadd y pentref ar gyfer isafswm o 12 uned ac ardal o fan agored sy'n cael ei warchod drwy'r cynllun. Mae'r cynllun yn nodi nifer o ddyraniadau tai a chyfflogaeth o fewn ac o gwmpas Arberth, Clarboston Road a Hwlffordd. Mae'r prif feysydd strategol ar gyfer twf wedi'u lleoli yn aneddiadau Hwlffordd, Aberdaugleddau, Penfro ac Abergwaun. Pan ddaw'r safleoedd hyn ymlaen a gwiredir y datblygiad, byddant yn cyfrannu at lifoedd ar hyd coridor yr A40.

Cynllun Datblygu Lleol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro, 2010

- 4.17. Mae'r Cynllun yn cefnogi twf ehangach y tu allan i'r Parc Cenedlaethol, ac yn ei dro, yn cydnabod pwysigrwydd yr A40 fel cyswllt allweddol o'r dwyrain i'r gorllewin.
- 4.18. Yn gryno, mae'r Cynllun yn cefnogi amcanion Llywodraeth Cymru ac awdurdodau cynllunio lleol perthnasol fel yr amlinellwyd yn y dogfennau polisi perthnasol.

5. YMGYNGORIADAU

- 5.1. Cynhaliwyd ymgynghoriad rhwng 6 Medi a 31 Hydref 2006 ynglŷn â'r opsiynau llwybrau (Coch, Glas, Porffor ac Oren) a ddatblygwyd yn ystod cam asesiad rhagarweiniol y Cynllun. Fe wnaeth 213 o bobl fynychu arddangosfa a noson rhagolwg, cafodd 118 o holiaduron wedi'u llenwi eu dychwelyd, a derbyniwyd 21 o lythyrau gan unigolion, grwpiau â buddiant, cynghorau cymuned ac awdurdodau lleol. Rhoddwyd ystyriaeth i'r adborth o'r ymgynghoriad hwn cyn cyhoeddi'r Llwybr a Ffebrir yn 2008.
- 5.2. Ers cyhoeddi'r Llwybr a Ffebrir (TR111), mae'r cyhoedd yn ehangach wedi cael gwybodaeth am y Cynllun trwy ddwy Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd a gynhaliwyd yn Ebrill a Hydref 2017. Rhoddwyd ystyriaeth i faterion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriadau hyn wrth i'r Gorchmynion drafft gael eu datblygu.
- 5.3. Cynhaliwyd yr Arddangosfeydd Gwybodaeth i'r Cyhoedd dros gyfnod o ddeuddydd yn Neuadd Bentref Llanddewi Felffre ar 25 a 27 Ebrill 2017, a 3 a 5 Hydref 2017. Mynychodd gyfanswm o 174 o bobl yr arddangosfeydd ym mis Ebrill, a mynychodd 148 o bobl yr arddangosfeydd ym mis Hydref.
- 5.4. Sefydlwyd Grŵp Cyswllt Amgylcheddol (GCA) yn ystod cyfnod datblygu dyluniad y Cynllun i drafod materion allweddol gyda Chyrff Amgylcheddol a rhanddeiliaid allweddol eraill.
- 5.5. Mae'r GCA yn dod â chynrychiolwyr ynghyd o Lywodraeth Cymru, Asiant Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA), Cyngor Sir Penfro, Cyfoeth Naturiol Cymru, a CADW. Bwriedir y byddai'r GCA yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd trwy gydol yr ystod cyn-adeiladu ac adeiladu.
- 5.6. Cyflwynwyd manylion y Cynllun i Gomisiwn Dylunio Cymru, Cyngor Sir Penfro, a Chyngor Cymuned Llanddewi Felffre. Ystyriwyd eu sylwadau wrth ddatblygu'r Cynllun.
- 5.7. Ymgynghorwyr ag Ymgymmerwyr Statudol ynglŷn â dargyfeiriadau a gwarchod seilwaith. Cysylltwyd â thirfeddianwyr a phobl - y byddai eu heiddo neu'u mynedfeydd preifat yn cael eu heffeithio'n uniongyrchol gan y Cynllun - a rhoddwyd gwybod iddynt am fanylion y Cynllun arfaethedig.

6. AMCANION Y CYNLLUN

- 6.1. Gan ystyried yr angen i fynd i'r afael â'r problemau ac yn unol â pholisi cenedlaethol a lleol (er enghraifft, nodau llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru)), nodwyd wyth o amcanion penodol i'r Cynllun:
 1. Gwellu gwydnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd coridor trafniadaeth y dwyrain-gorllewin er mwyn cyrraedd cyrchfannau allweddol o safbwynt cyflogaeth, cymunedau a thwristiaeth.
 2. Gwellu 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.
 3. Lleihau hollti cymunedol a chreu buddion o ran iechyd ac amwynderau.

4. Lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau.
5. Hyrwyddo teithio llesol drwy feicio, marchogaeth a cherdded er mwyn cynnig cyfleoedd i bobl fyw bywydau iach.
6. Cyflawni cynllun sy'n hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol ac sy'n integreiddio â'r rhwydwaith trafndiaeth lleol er mwyn cysylltu cymunedau lleol yn well â chanolfannau trafndiaeth allweddol.
7. Cyflawni prosiect sy'n gynaliadwy o fewn Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd eang, gan gymryd camau i leihau neu wrthbwysu gwastraff a charbon.
8. Rhoi ystyriaeth ofalus i effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau lle bo hynny'n ymarferol.

7. Y CYNLLUN ARFAETHEDIG

- 7.1. Byddai'r Cynllun yn 4.3km o hyd ac yn cynnwys croestoriad Ffordd Lydan Sengl 2+1 (WS2+1). Byddai hon yn darparu rhannau â dwy lôn bob yn ail i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall ar draws y Cynllun. Byddai'r Cynllun yn darparu cyfanswm o 2.08km o le i oddiweddyd tua'r dwyrain ac 1.05km o le i oddiweddyd tua'r gorllewin.
- 7.2. Byddai'r Cynllun yn dechrau 278m i'r dwyrain o Gapel Bethel, yn syth i'r gorllewin o Gyffordd Fron Hill. Oddi yma, byddai'r Cynllun yn teithio i gyfeiriad gogledd-orllewinol, yn darparu cyfle i oddiweddyd i gyfeiriad y gorllewin. Ni fyddai aliniad y briffordd yn effeithio ar Gapel Bethel a'i fynwent. Byddai'r ffordd yn cyfarfod â chylchfan newydd Dwyrain Llanddewi Felffre i'r dwyrain o Gapel Bethel. Byddai pwll arafu (Pwll 4) yn cael ei adeiladu i'r de o'r A40 rhwng Capel Bethel a'r gyffordd wrth Fron Hill, i arafu a thrin dŵr wyneb ffo o'r briffordd.
- 7.3. Byddai cylchfan Dwyrain Llanddewi Felffre yn gylchfan bedair braich newydd yn cael ei hadeiladu i'r gorllewin o Gapel Bethel. Byddai braich ogleddol yn rhoi mynediad i Gapel Bethel ac adeiladau cysylltiedig, yn ogystal ag eiddo sydd wedi'u lleoli i'r gogledd ar hyd y lôn bresennol. Byddai'r fraich hon yn disodli'r fynedfa lôn bresennol rhwng y capel a'r festri a fyddai'n cael ei chau. Byddai braich ddeheuol newydd o'r gylchfan yn darparu mynediad i bentref Llanddewi Felffre a byddai'n clymu i mewn â rhwydwaith y briffordd bresennol yn uniongyrchol i'r gogledd-ddwyrain o'r eiddo a adwaenir fel Glenfield. Byddai'r gylchfan a'r breichiau dynesu mewn trychfa yn y lleoliad hwn yn bennaf.
- 7.4. Gan deithio i gyfeiriad gogledd-orllewinol, byddai'r rhan hon o'r Cynllun yn darparu cyfle 2+1 i oddiweddyd mewn cyfeiriad dwyreiniol. Byddai'r ffordd yn dod allan o'r drychfa ac yn teithio ar hyd arglawdd, gyda bwnd cloddwaith wedi'i leoli ar yr ochr ogleddol i ddarparu sgrinio rhag sŵn a sgrinio gweledol. Byddai'r ffordd newydd yn hollti tri llwybr troed presennol yn yr ardal hon, a byddai tanffordd newydd i gerddwyr yn eu disodli.
- 7.5. Y tu hwnt i leoliad y danffordd, byddai'r ddarpariaeth goddiweddyd 2+1 yn newid i ddarparu lle i oddiweddyd tua'r gorllewin. Byddai'r Cynllun yn mynd i mewn i drychfa ar y ffordd ddynesu at Heol Llanfallteg. Byddai pwll arafu (Pwll 3), yn cael ei leoli i'r gogledd o'r A40 arfaethedig.

- 7.6. Byddai trosbont newydd yn cael ei chodi ar gyfer Heol Llanfallteg, a fyddai'n aros ar ei haliniad a'i lefel bresennol. Byddai priffordd dros dro yn cael ei hadeiladu yn uniongyrchol i'r gorllewin o Heol Llanfallteg i'w defnyddio wrth i waith cloddio ac adeiladu'r trosbont newydd fynd rhagddo.
- 7.7. Y tu hwnt i drosbont Heol Llanfallteg, mae aliniad y ffordd yn newid cyfeiriad i fynd tua'r de-orllewin tuag at Gapel Ffynnon. Byddai'r ffordd yn dod allan o'r drychfa ac yn teithio ar arglawdd. Byddai'r arglawdd hwn yn cynnwys bwnd sgrinio sŵn a sgrinio gweledol ar yr ochr ogleddol hefyd. Byddai tanffordd newydd yn cael ei hadeiladu o dan yr arglawdd i ddarparu mynedfa fferm i dir a holltir gan y Cynllun, i ddargyfeirio llwybr troed cyhoeddus, a pharhau'r cwrs dŵr.
- 7.8. Byddai'r briffordd yn parhau i gyfeiriad de-orllewinol rhwng yr eiddo a adwaenir fel Pen-troydin-fach a Maes-y-Ffynnon. Byddai'r trac mynediad i Ben-troydin-fach yn cael ei gau a'i ddisodli gan fynedfa newydd yn arwain oddi ar Gyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre. Byddai'r llwybr troed cyhoeddus presennol a leolir ar hyd y trac hwn yn cael ei ddargyfeirio ar hyd ochr ddeheuol y ffordd newydd, gan groesi o dan y ffordd ar hyd y danffordd fferm a ddisgrifiwyd yn flaenorol.
- 7.9. Byddai Cyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre yn gyffordd-T groesgam, gyda braich ddeheuol yn darparu mynediad i Landdewi Felffre, a braich ogleddol yn darparu mynediad i Gapel Ffynnon a nifer o eiddo yn y cyffiniau. Gan barhau tua'r gorllewin o'r rhan goddiweddyd 2+1, byddai'r lôn oddiweddyd yn dod i ben, gan newid i ynysoedd ffug ar gyfer y gyffordd. Bydd yr ynysoedd ffug yn caniatáu i draffig sy'n troi i'r dde aros am gyfle diogel i droi i mewn i freichiau gogleddol a deheuol y gyffordd, tra'n caniatáu i draffig lifo'n rhwydd ar y brif ffordd hefyd. Byddai traffig sy'n dod i mewn at y brif ffordd o'r fraich ddeheuol yn cael ei wahardd rhag troi'r i'r dde i deithio tua'r dwyrain ar yr A40. Byddai angen i unrhyw gerbydau sydd am deithio i'r dwyrain deithio drwy'r pentref at y gylchfan wrth Gyffordd Dwyrain Llanddewi Felffre.
- 7.10. Gan deithio y tu hwnt i gyffordd arfaethedig Gorllewin Llanddewi Felffre, byddai'r briffordd yn cael ei hadeiladu ar arglawdd a byddai'n lled-gyflin a'r ffordd bresennol. Bydd llwybr beicio / llwybr troed cyfunol newydd yn cael ei adeiladu ar hyd blaen yr arglawdd ar ochr ddeheuol y ffordd. Ychydig o bellter i'r gorllewin o'r gyffordd arfaethedig, bydd y llwybr troed / llwybr beicio yn croesi o dan y ffordd trwy danffordd. Bydd y cyswllt hwn yn darparu mynedfa ddiogel i ddefnyddwyr heblaw modurwyr rhwng pentref Llanddewi Felffre a Chapel Ffynnon (ac eiddo o'i amgylch). Byddai pwll arafu (Pwll 2) yn cael ei adeiladu i'r de o'r A40 yn uniongyrchol i'r gorllewin o fraich ddeheuol Cyffordd newydd Gorllewin Llanddewi Felffre.
- 7.11. Y tu hwnt i'r danffordd, byddai'r briffordd yn ddarn ffordd unffrwd, yn lledu i ddarn 2+1 gan ddarparu cyfleoedd i oddiweddyd tua'r dwyrain. Bob ochr i'r briffordd, byddai rhan newydd o lwybr marchogaeth yn cysylltu tanffordd defnyddwyr heblaw modurwyr gyda'r llwybrau marchogaeth presennol yn arwain i Henllan (i'r de o'r A40 bresennol) ac yn arwain at Fynwent Trefangor (i'r gogledd o'r A40). Byddai hyn yn galluogi marchogion i ddefnyddio'r danffordd a byddai'n osgoi'r angen i groesi'r gerbyttfordd ar un lefel.

- 7.12. Gan deithio i'r gorllewin o Henllan, byddai'r ffordd newydd wedi'i lleoli i'r gogledd o'r A40 bresennol, ac yn rhedeg yn gyfochrog â hi. Byddai'r ffordd bresennol yn cael ei chadw i alluogi mynediad i eiddo sydd wedi'u lleoli ar hyd y llwybr. Byddai rhan newydd o ffordd ymyl yn cael ei hadeiladu i'r de o'r A40 wrth Henllan Lodge i gysylltu â'r A40 bresennol, gyda'r ffordd yn arwain i'r de i Henllan. Byddai hyn yn darparu mynediad amgen i mewn i Landdewi Felffre ar hyd ffyrdd presennol, felly'n gwella gwydnwch y rhwydaith.
- 7.13. Byddai'r A40 newydd yn parhau hyd nes ei bod yn cyfarfod â chylchfan Penblewin a fydd wedi'i hehangu. Byddai'r fraich bresennol o'r A40 wrth y gylchfan yn cael ei chadw er mwyn cadw mynediad i'r Ardal Orffwys presennol (Parc Lorïau). Byddai'r gylchfan hon yn debyg o ran maint i'r gylchfan yn Sanclêr lle mae'r A477 tuag at Ddoc Penfro yn dechrau.
- 7.14. Byddai ffordd ymyl newydd yn cael ei hadeiladu ar hyd ymyl gogleddol y briffordd yn cysylltu'r A478 â'r briffordd yn arwain i Drefangor. Byddai'r ffordd hon yn darparu mynedfeydd i gaeau sydd wedi'u cau ar hyd ymyl gogleddol yr A40 bresennol, a byddai'n darparu mynediad i Fynwent Trefangor. Byddai pwll arafu newydd (Pwll 1) yn cael ei ddarparu i'r gogledd o'r ffordd ymyl hon, yn gyson â'r fynedfa i'r Ardal Orffwys.

8. PWERAU I ADEILADU'R CYNLLUN

- 8.1. Caniateir ac adeiledir y Cynllun gan ddefnyddio pwerau Gweinidogion Cymru fel Awdurdod Priffyrdd yn unol â Deddf Priffyrdd 1980.
- 8.2. Byddai'r pwerau i adeiladau'r rhannau newydd o gefnffordd a thynnu statws cefnffordd rhannau o'r gefnffordd bresennol yn cael eu rhoi drwy'r 'Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Llanddewi Felffre i Benblewin a Thynnu Statws Cefnffordd) 201-', sydd bellach wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft.
- 8.3. Byddai'r pŵer i gau; newid; gwella priffyrdd, hawliau tramwy cyhoeddus, a mynedfeydd preifat; ac adeiladu priffyrdd, hawliau tramwy cyhoeddus, a mynedfeydd preifat newydd yn cael ei roi drwy'r 'Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Llanddewi Felffre i Benblewin) (Ffyrdd Ymyl) 201-', sydd bellach wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft.
- 8.4. Fel yr Awdurdod Priffyrdd ar gyfer cefnffyrdd yng Nghymru, mae'r grym gan Weinidogion Cymru i ymgymryd â gwelliannau i'r gefnffordd bresennol (o dan adran 62 Deddf Priffyrdd 1980).