



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

LLYWODRAETH CYMRU

GWELLIANNAU'R A40 PENBLEWIN I REDSTONE CROSS

GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40)
(GWELLIANT PENBLEWIN I REDSTONE CROSS A THYNNU STATWS
CEFNFFORDD) 202-

GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40)
(GWELLIANT PENBLEWIN I REDSTONE CROSS) (FFYRDD YMYL) 202-

GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU
(CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT
PENBLEWIN I REDSTONE CROSS)) 202-

**DATGANIAD AMLINELLOL O BRIF GYFLWYNIADAU LLYWODRAETH
CYMRU I'W CYFLWYNO YN YR YMCHWILIAD LLEOL CYHOEDDUS**

Medi 2020

Cynnwys

1.	Cyflwyniad a'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus	1
2.	Y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig	3
3.	Cefndir	5
4.	Cefnffyrdd a Pholisïau'r Llywodraeth	8
5.	Yr Amodau Presennol a'r Angen am y Cynllun.....	12
6.	Disgrifiad o'r Cynllun.....	14
7.	Adeiladu.....	17
8.	Effeithiau Amgylcheddol y Gwelliant Arfaethedig	18
9.	Datblygu Cynaliadwy.....	31
10.	Gwrthwynebiadau, Cynrychiolaethau a Chefnogaeth	33
11.	Caffael Tir a Digolledu.....	33

1. Cyflwyniad a'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus

- 1.1 Mae'r ddogfenn yma (y "Datganiad Amlinellol") yn ymwneud â'r Gwelliant arfaethedig i'r A40 Penblewin i Redstone Cross (y "Cynllun"). Cynhwysir manylion y Cynllun yn y Gorchmynion drafft a restrir ar flaen y ddogfen hon. Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi'r Gorchmynion drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981.
- 1.2 Mae'r Datganiad Amlinellol hwn wedi cael ei baratoi yn unol â gofynion Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994 (OS 1994/Rhif 3263) a Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau) (Cymru) 2010 (OS 2010/Rhif 3015).
- 1.3 Mae'r Cynllun arfaethedig 1.8km o hyd yn cynnwys Ffordd Lydan Sengl 2+1. Mae hyn yn darparu dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall. Byddai'n dechrau i'r gorllewin o Groesfan Maencoch, yn unol a mynedfeydd Sodston Lodge a Jacob's Park. Mae'r Cynllun yn terfynu wrth Gylchfan Penblewin i'r dwyrain. Mae'r Cynllun yn rhan o rhaglen mwy eang o welliannau i goridor yr A40.
- 1.4 Mae gwelliannau l goridor yr A40 rhwng Hwlfordd a Sanclêr wedi bod yn bolisi derbyniol ers sawl blwyddyn. Ceir ymrwymiad parhaus i gyflawni'r gwelliant hwn i'r briffordd. Rhoddir rhagor o fanylion ynglŷn â pholisi trafnidiaeth yn Adran 4 y Datganiad o Achos Amlinellol hwn.
- 1.5 Rhoddir dyddiadau cyhoeddi'r Gorchmynion drafft yn Adran 2 o'r ddogfen yma. Yn dilyn cyhoeddi'r Gorchmynion drafft, cynhaliwyd cyfnod gwrthwynebu hyd at 9 Medi 2020.
- 1.6 Ar ôl derbyn gwrthwynebiadau i'r Gorchmynion drafft, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus (yr "Ymchwiliad") i'r Gorchmynion drafft y cyfeirir atynt yn y Datganiad Amlinellol hwn. Rhoddodd Llywodraeth Cymru wybod am y penderfyniad hwn mewn llythyr dyddiedig 25 Medi 2020, a anfonwyd at bawb a wnaeth gynrychiolaethau ynglŷn â'r Gorchmynion drafft yn ystod y cyfnod gwrthwynebu.

- 1.7 Mae Arolygydd anibynnol wedi cael ei benodi gan Weinidogion Cymru, yn dilyn enwebiad gan yr Arolygiaeth Gynllunio. Diben yr Ymchwiliad yw galluogi'r Arolygydd i ystyried y cynigion a chlywed ac ystyried gwrthwynebiadau, cynrychiolaethau a chefnogaeth ynglŷn â'r Gorchmynion drafft cyhoeddedig ar gyfer y Cynllun. Ar ôl yr Ymchwiliad, bydd yr Arolygydd yn cyflwyno adroddiad i Weinidogion Cymru sy'n cyflwyno ei ganfyddiadau, ei gasgliadau a'i argymhellion.
- 1.8 Mae'r ddogfen hon yn amlinellu'r achos a fydd yn cael ei gyflwyno ar ran Gweinidogion Cymru yn yr Ymchwiliad sydd i ddod. Bydd Llywodraeth Cymru'n cyhoeddi'r Datganiad o Achos a'r Proflenni Tystiolaeth (y "Datganiad o Achos") ym mis Hydref 2020. Bydd y Datganiad o Achos yn manylu ar y testunau o fewn y Datganiad Amlinellol yma.

2. Y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig

2.1 Mae'r Gorchmynion drafft a'r adroddiadau amgylcheddol ategol canlynol wedi cael eu cyhoeddi:

Gorchmynion Drafft / Dogfennau Amgylcheddol	Deddfwriaeth	Dyddiad Cyhoeddi	Diwedd y Cyfnod Gwrthwynebu / Cyflwyno Sylwadau
Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Penblewin i Redstone Cross a Thynnu Statws Cefnffordd) 202- (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Llinell")	Adrannau 10 a 12 Deddf Priffyrdd 1980	29 Gorffennaf 2020	9 Medi 2020
Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Penblewin i Redstone Cross) (Ffyrdd Ymyl) 202- (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Ffyrdd Ymyl" neu'r "SRO")	Adrannau 12, 14, 125 a 268 Deddf Priffyrdd 1980	29 Gorffennaf 2020	9 Medi 2020
Datganiad Amgylcheddol (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel yr "ES")	Rhan VA Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2014/52/EU y Comisiwn Ewropeaidd	29 Gorffennaf 2020	9 Medi 2020
Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel yr "SIAA")	Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 ac Erthygl 6(3) y Gyfarwyddeb Cynefinoedd 92/43/EC	29 Gorffennaf 2020	9 Medi 2020

Gorchymynion Drafft / Dogfennau Amgylcheddol	Deddfwriaeth	Dyddiad Cyhoeddi	Diwedd y Cyfnod Gwrthwynebu / Cyflwyno Sylwadau
Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Penblewin i Redstone cross)) 202- (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Prynu Gorfodol" neu'r "CPO")	Adrannau 239, 240, a 246, 250 a 260 Deddf Prifffyrdd 1980 fel y'u hystynnwyd a'u hategwyd gan adran 250 y Deddf honno ac o dan adrannau 2 a 19(3) a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) Rhan 1 Atodlen 2 Deddf Caffael Tir 1981	5 Awst 2020	9 Medi 2020

3. Cefndir

- 3.1 Mae llawer iawn o waith datblygu wedi cael ei wneud yn flaenorol ac wedi llywio lleoliad y gwelliannau arfaethedig a'r llwybr a ffefrir ar gyfer unrhyw welliannau i'r briffordd ar hyd yr A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd.
- 3.2 Ym mis Tachwedd 2001, cyhoeddodd Cynulliad Cenedlaethol Cymru Fframwaith Trafnidiaeth Cymru. Amlinellodd hwn fod y coridor trafndiaeth dwyrain-gorllewin yng ngorllewin Cymru wedi bod yn destun astudiaeth aml-ddull, a ddaeth i'r casgliad bod angen gwella'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr.
- 3.3 Ym mis Mawrth 2002, cyhoeddwyd y Flaenraglen Cefnffyrdd (TFRP) ac roedd yn cynnwys yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr. Ystyriodd astudiaeth aml-ddull welliannau trafndiaeth gyhoeddus, a daeth i'r casgliad bod y costau sy'n gysylltiedig â gwella gwasanaethau teithwyr yn debygol o fod yn fwy na'r refeniw, gan felly olygu bod angen cymhorthdal gweithredu.
- 3.4 Cydnabuwyd hefyd na fyddai gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus yn mynd i'r afael â'r problemau trafndiaeth a amlygwyd ar gefnffordd yr A40. Felly, llywiodd gwaith cynnar y penderfyniad i geisio gwelliannau a arweinir gan briffordd ar yr A40, ac archwiliodd astudiaeth o opsiynau llwybr yr opsiynau ar gyfer ffordd sengl a deuol.
- 3.5 Yn 2004, cyhoeddwyd dau brif gynllun i wella'r ffordd unfwrdd ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr:
 - i. Yr A40 Penblewin – Parc Slebets; ac
 - ii. Yr A40 Llanddewi Felffre – Penblewin.
- 3.6 Yn dilyn adolygiad yn 2008 o 'Astudiaeth yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr', cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Lwybr a Ffefrir ar gyfer Gwelliant Penblewin-Parc Slebets.
- 3.7 Cwblhawyd y cyntaf o'r prosiectau hyn, sef Penblewin – Parc Slebets, ym mis Mawrth 2011.

- 3.8 Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd Edwina Hart AC CStJ MBE, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, ddatganiad ysgrifenedig yn amlinellu ei blaenoriaethau o ran Trafnidiaeth a oedd yn cynnwys cynigion i wella'r A40.
- 3.9 Yn 2014, comisiynodd Llywodraeth Cymru ddiweddariad i'r gwaith a gwblhawyd yn 2004 (a adolygwyd yn 2008) er mwyn gwerthuso a oedd newidiadau i amodau yn y rhanbarth yn cyfiawnhau rhagor o ymyriadau trafndiaeth ar hyn yr A40. Roedd hyn yn cynnwys arfarnu opsiynau wrth Groesffordd Maencoch.
- 3.10 Yn 2017, mynegodd y rhai a oedd yn bresennol yn yr Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd ar y Gwelliannau i'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin gefnogaeth i welliannau pellach i'r A40 rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch.
- 3.11 Ym mis Awst 2018, rhoddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Ken Skates AC, gadarnhad ysgrifenedig i'r Uwch-grwner mewn ymateb i'r ymchwiliad i farwolaeth gyrrwr wrth ymuno â'r A40 wrth Groesffordd Maencoch, y byddai ymchwiliadau'n cael eu cynnal i ystyried gwella diogelwch wrth gyffyrdd a chynnig mwy o gyfleoedd goddiweddyd diogel ar hyd yr A40, gan gynnwys gwelliannau wrth Groesffordd Maencoch.
- 3.12 Ym mis Ionawr 2019, aeth cwmni Arup (wedi'i gefnogi gan RML) ati i ymchwilio i'r problemau, gan ddatblygu atebion effeithiol posibl i fynd i'r afael â'r problemau o ran trafndiaeth ar hyd yr A40 rhwng Cylchfan Penblewin a Chroesffordd Maencoch ar gyfer Llywodraeth Cymru.
- 3.13 Ym mis Gorffennaf 2019, cyhoeddwyd Gorchmynion drafft ar gyfer y Gwelliannau i'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin. Cynhaliwyd Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus (PLI) ar gyfer y Cynllun ym Mawrth 2020.
- 3.14 Gwnaed rhagor o waith datblygu ar gyfer prosiect yr A40 rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch. Arweiniodd hyn at nifer o opsiynau o ran llwybrau arfaethedig:

- Opsiwn 1A - Llwybr Gogleddol gyda cyffordd Croesffordd Maencoch;
- Opsiwn 1B - Llwybr Gogleddol heb Gyffordd Croesffordd Maencoch;
- Opsiwn 2A - Llwybr Deheuol gyda cyffordd Croesffordd Maencoch.

3.15 Yn dilyn adborth a gafwyd yn yr Arddangosfa Gwybodaeth gyntaf i'r Cyhoedd, datblygwyd opsiwn arall, sef Opsiwn 2B – Llwybr Deheuol heb Gyffordd Croesffordd Maencoch, a chafodd rhagor o waith ymgysylltu â'r cyhoedd ei wneud.

3.16 Yn ystod ymgynghoriad cyhoeddus, Gorffennaf a Medi 2019, gwelwyd cefnogaeth glir i Opsiwn 2B, ynghyd â chefnogaeth i fesurau Teithio Llesol a oedd yn rhan o'r cynigion israddio.

3.17 Yn dilyn yr Ymgynghorid Cyhoeddus, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Llwybr a Ffefrir yn Rhagfyr 2019. Cynhaliwyd Arddangosiad Gwybodaeth i'r Cyhoedd ar ol hyn i esbonio datblygiadau'r cynllun i'r cyhoedd ac i wrando ar eu adborth, sydd wedi'u ystyried.

4. Cefnffyrdd a Pholisïau'r Llywodraeth

Y Rhwydwaith Cefnffyrdd

- 4.1 Mae Gweinidogion Cymru yn gyfrifol am y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru ac mae Deddf Priffyrdd 1980 yn diffinio'r gweithdrefnau i'w dilyn pan fydd Gweinidogion Cymru yn bwriadu gwneud gwelliannau i ffordd o fewn y rhwydwaith cefnffyrdd.

Polisi Trafnidiaeth

- 4.2 'Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl' yw polisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd yn 2008. Mae'r ddogfen yma'n amlinellu fframwaith cenedlaethol ar gyfer cynllunio trafndiaeth yng Nghymru ac felly mae'n berthnasol i'r Cynllun.
- 4.3 Prif nod y polisi hwn yw 'hyrwyddo rhwydweithiau trafndiaeth gynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ar yr un pryd â chryfhau bywyd economaidd a chymdeithasol ein gwlad'. Mae'r rhaglen Cymru'n Un yn gweithio tuag at hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy rhwng cymunedau mewn gwahanol rannau o Gymru i gael mynediad at wasanaethau, swyddi a chyfleusterau lle mae teithio'n rhwydd ac yn gynaliadwy, a fydd yn helpu'r economi i dyfu.
- 4.4 Mae Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl yn cefnogi'r syniad bod system drafndiaeth dda yn ganolog i gyflawni economi fywiog a chyfiawnder cymdeithasol trwy gydraddoldeb mynediad a mwy o symudedd.
- 4.5 Mae'n credu bod gan drafndiaeth rôl arweiniol i'w chwarae wrth addasu i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd. Mae ffyniant economaidd yn ganolog i'r polisi hwn er mwyn cysylltu pobl â busnesau ar gyfer cyflogaeth, a chysylltu busnesau â'u cwsmeriaid a'u cyflenwyr.
- 4.6 Mae'r ddogfen yn cynnwys nifer o ganlyniadau tymor hir o fewn tair prif thema: cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Mae'r blaenoriaethau a amlinellir yn y ddogfen yn cynnwys: gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, gwella hygyrchedd yng Nghymru ac yn

rhyngwladol, gwella diogelwch gwirioneddol a chanfyddedig teithio, annog ffyrdd iach o fyw, gwella effaith trafnidiaeth ar yr amgylchedd lleol ac addasu i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd.

4.7 Cyhoeddwyd y Flaenraglen Cefnffyrdd yn wreiddiol yn 2002, ac fe'i diweddarwyd yn 2004 a 2008. Nod y rhaglen oedd gwella'r amodau economaidd a chymdeithasol yng Nghymru, trwy gynyddu effeithlonrwydd a hygyrchedd ym mhob ardal. Amlygwyd yr A40 Sanctlêr i Hwlfordd yn y rhaglen, a oedd yn cynnwys dau Gynllun penodol:

- i. Yr A40 Llanddewi Felfre i Benblewin; ac
- ii. Yr A40 Penblewin i Barc Slebets.

4.8 Pan ailbennwyd blaenoriaethau'r Rhaglen yn 2008, gwahaniaethwyd y ddau Gynllun fel a ganlyn:

- i. Cynllun Penblewin i Barc Slebets – a amlygwyd yn gynllun gradd uchel 'Cam 1' (y rhaglennwyd y byddai'n barod i ddechrau rhwng 2008 a mis Ebrill 2011); a
- ii. Chynllun Llanddewi Felfre i Benblewin – a amlygwyd yn gynllun 'Cam 3', sy'n golygu bod angen mwy o astudiaethau i amlygu'r datrysiadau gorau a bod y cynllun yn annhebygol o fod yn barod i ddechrau cyn mis Ebrill 2014.

4.9 Cwblhawyd Cynllun Penblewin i Barc Slebets ym mis Mawrth 2011 gyda ffordd a oedd yn osgoi Robeston Wathen, i Barc Slebets yn unig.

4.10 Yn 2012, amlygodd Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru fod gwelliannau i gysylltiadau trafnidiaeth rhwng dwyrain a gorllewin Cymru yn flaenoriaethau buddsoddi lefel uchel, gan gyfeirio'n benodol at y gwelliannau parhaus i'r A40.

4.11 Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd Edwina Hart AC CStJ MBE, sef Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth bryd hynny, ddatganiad ysgrifenedig yn amlinellu ei 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 gennyf ddatblygu ymhellach y gwelliannau a gynigiwyd eisoes."

- 4.12 Ym mis Awst 2018, rhoddodd Ken Skates AS, sef Ysgrifennydd y Cabinet ar gyfer yr Economi a Trafnidiaeth bryd hynny, cadarnhad yn ysgrifennedig i'r Uwch-grwner mewn ymateb i'r ymchwiliad i farwolaeth gyrrwr wrth ymuno a'r A40 wrth Groesffordd Maencoch:

"Rwy'n cydnabod yr amgylchiadau trist iawn yn amgylchynu'r marwolaeth... ac yn derbyn bod, yn eich barn chi, fod risg o farwolaethau yn y lleoliad yma yn y dyfodol heb gweithrediad priodol... Mae ymchwiliadau rhagarweiniol wedi dechrau i ddatblygu cyfleoedd oddiweddyd a gwelliannau diogelwch pellach ar hyd yr A40. Mae hyn yn cynnwys gwelliannau i Groesffordd Maencoch. Mae'r gwelliannau ychwanegol yma i'r A40 wedi'u cynnwys yn niwedariad Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTFP) (Tudalen 17 Cyf 'NEW2')."

- 4.13 Y sail resymegol ar gyfer y Cynllun yw y byddai'n gwella diogelwch Cyffordd Maencoch, tra hefyd yn gwella hygyrchedd i Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a safleoedd cyflogaeth ar hyd llwybr Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T).

Rhaglen Lywodraethu

- 4.14 Yn 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Symud Cymru Ymlaen 2016-2021.' Mae'r ddogfen hon yn amlinellu rhaglen y llywodraeth i wella'r economi a gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru, yn darparu Cymru sydd yn ffyniannus a diogel, yn iach ac yn weithredol, yn uchelgeisiol ac yn dysgu, ac yn unedig ac yn gysylltiedig. Mae gwelliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru yn rhan o'r ymrwymadau o dan y thema 'Unedig a Chysylltiedig'.
- 4.15 Yn 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Ffyniant i Bawb: y Strategaeth i Gymru', ynghyd â datganiad llesiant a chynllun gweithredu economaidd cysylltiedig. Mae'r dogfennau hyn yn amlinellu 12 amcan

llesiant diwygiedig, gan gynnwys 'creu cymunedau, diwylliant ac iaith cydnerth' a 'darparu seilwaith modern a chysylltiedig'. Mae'r strategaeth yn cynnwys ymrwymiad i gyflawnu gwelliannau arwyddocaol i'r A40 yng ngorllewin Cymru ac mae'r Cynllun a gyhoeddwyd yn eistedd o fewn cynlluniau Llywodraeth Cymru i cyflenwi'r gwelliannau yna.

- 4.16 Yn 2019, cyhoeddwyd Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel. Mae hyn yn gosod Sylfaen i Gymru i bonito i genedl carbon isel ac mae'n gweithio o fewn cyd-destun Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, sy'n gofynnu Lywodraeth Cymru i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru 80% o leiaf erbyn y flwyddyn 2050.
- 4.17 Yn 2019, datganodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd yng Nghymru i dynnu sylw at faint ac arwyddocâd y dystiolaeth ddiweddaraf gan y Panel Rhynglywodraethol ar y Newid yn yr Hinsawdd ac amlygu'r protestiadau hinsawdd diweddar ledled y Deyrnas Unedig.
- 4.18 Mae Llywodraeth Cymru yn cymryd camau yn yr holl feysydd y mae'n gyfrifol amdanynt i gyflawni ei uchelgeisiau i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd. Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (Mawrth 2019) yn cynnwys 100 o bolisiâu a chynigion ar draws pob portffolio gweinidogol. Mae'n cydnabod yr her sylweddol sy'n gysylltiedig â datgarboneiddio trafnidiaeth, ond mae'n cynnwys ystod o bolisiâu a mentrau sy'n annog symud tuag at deithio llesol yn ogystal â nod uchelgeisiol ar gyfer fflyd o fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat di-allyriadau erbyn 2028. Mae Cyllideb 2020-21 y Llywodraeth, sef yr un gyntaf ers cyhoeddi argyfwng hinsawdd, yn darparu mwy na £140m o gyllid cyfalaf i gefnogi datgarboneiddio, gan gynnwys buddsoddiad mewn teithio llesol a fflyd o fysiau trydan. Felly, er y byddai'r Cynllun hwn yn arwain at gynnydd bach mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, ni ddylid ystyried hyn ar wahân ond yng nghyd-destun mentrau ehangach Llywodraeth Cymru sy'n ceisio datgarboneiddio trafnidiaeth, gan gynnwys annog cerbydau di-allyriadau ac allyriadau isel a buddsoddi mewn seilwaith gwefru.

5. Yr Amodau Presennol a'r Angen am y Cynllun

- 5.1 Mae'r A40 yn llwybr o bwys strategol cenedlaethol a rhyngwladol, sy'n ffurfio rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Ar lefel ranbarthol a lleol, mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, economi dwristiaeth canol a gogledd Sir Benfro, porthladd Abergwaun a thref ddiwydiannol Aberdaugleddau i'r de.
- 5.2 Er gwaethaf hyn, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn llwybr o ansawdd cymharol wael. Fe'i disgrifiwyd o fewn y Blaenrhaglen Cefnffyrdd Cenedlaethol fel "un o'r rhannau o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd sydd o'r safon isaf yn y Deyrnas Unedig."
- 5.3 Amlygodd astudiaeth Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) broblemau i'w datrys ar yr A40 rhwng Penblewin a Croesffordd Maencoch, a oedd yn cynnwys amrywiaeth o broblemau gwirioneddol a chanfyddedig:
1. Nid yw Cyffordd yr A40 yng Nghyffordd Maencoch yn cyrraedd safonau dylunio modern. Gall gwelededd gwael a chynllun is-safonol y gyffordd arwain at ddamweiniau difrifol
 2. Mae diffyg cyfleoedd goddiweddyd yn arwain at amseroedd teithio gwael ac yn achosi rhwystredigaeth i yrwyr.
 3. Mae'r rhesi hir achlysurol o nwyddau cerbydau trwm o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol araf yn golygu ei bod hi'n anodd rhagweld amseroedd teithio, ac mae diffyg cyfleoedd goddiweddyd yn gwneud y sefyllfa'n waeth.
 4. Mae lefelau uchel o draffig ar hyd yr A40 ar adegau penodol o'r flwyddyn (yn enwedig yn ystod misoedd yr haf) yn golygu bod traffig araf yn ei gwneud hi'n anodd rhagweld amseroedd teithio, ac mae diffyg cyfleoedd goddiweddyd yn gwneud y sefyllfa'n waeth.
 5. Mae llawer o gyffyrdd ffyrdd ymyl a ffyrdd mynediad uniongyrchol i eiddo a chaeau amaethyddol oddi ar yr A40, sy'n cyfrannu at broblemau gweithredol ar hyd y ffordd.

6. Mae amrywiaeth o fathau o draffig yn defnyddio'r ffordd, sy'n cyfrannu at annibynadwyedd amseroedd teithio, rhwystredigaeth i yrwyr, achosion peryglus o oddiweddyd a gwrthdrawiadau.
7. Mae diffyg cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus strategol yn Sir Benfro yn gyffredinol yn golygu bod pobl yn dibynnu ar geir preifat i deithio rhwng trefi.

5.4 Amcanion trosfwaol y Cynllun yw:

1. Cynyddu cydnerthedd y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd y coridor trafnidiaeth o'r dwyrain i'r gorllewin i gyrchfannau twristiaeth, cymunedol a chyflogaeth allweddol.
2. 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.
3. Lleihau nifer yr achosion o wahanu cymunedau a sicrhau buddiannau o ran iechyd ac amwynder.
4. Gwella diogelwch wrth Gyffordd Croesffordd Maencoch (gan gynnwys diogelwch canfyddedig) a lleihau nifer a difrifoldeb y gwrthdrawiadau.
5. Hyrwyddo dulliau teithio llesol trwy feicio, marchogaeth a cherdded er mwyn cynnig cyfleoedd i bobl fyw bywydau iach.
6. Darparu 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 yn well.
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 trafnidiaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau, lle bo hynny'n ymarferol.

6. Disgrifiad o'r Cynllun

- 6.1 Byddai'r Cynllun yn cynnwys ffordd lydan sengl (WS) 2+1 1.8km o hyd. Byddai hyn yn darparu dwy lôn i'r gorllewin ac un lôn i'r dwyrain ar hyd y Cynllun.
- 6.2 Byddai Mynedfeydd Preifat (PMAs) newydd neu ddargyfeiriedig yn cael eu darparu i liniaru'r rhai y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt.
- 6.3 Byddai'r Cynllun yn dechrau tua 550m i'r gorllewin o Groesffordd Maencoch lle mae'r A40 esgynnol bresennol yn pasio pasio'r eiddo a elwir Sodston Lodge. Byddai pwll/basn lleihau dŵr newydd (Pwll A) yn cael ei ddarparu i'r de o'r A40 ac i'r gogledd-ddwyrain o'r eiddo a elwir Jacob's Park.
- 6.4 Wrth deithio tua'r dwyrain, byddai'r Cynllun yn gadael llinell yr A40 bresennol yn Sodston Lodge ar hyd lôn sengl, gan deithio'n raddol tua'r de wrth ddynesu at y B4313 Heol Redstone presennol.
- 6.5 I'r dwyrain o Sodston Lodge, byddai ffordd gyswllt newydd yn darparu ffordd i mewn ac allan o'r A40 i Ffordd Maencoch tua'r gorllewin (B4313). Byddai'r ffordd gyswllt yn gadael y B4313 drwy gyffordd tair ffordd syml wedi'i lleoli gyferbyn â Chartref Gofal Blaenmarlais.
- 6.6 Ni fyddai modd cael mynediad i'r ffordd gyswllt oddi ar gerbyttffordd arfaethedig yr A40 tua'r gorllewin. Yn lle hynny, byddai traffig a oedd yn teithio ar hyd yr A40 tua'r gorllewin ac yn teithio tuag at gogledd Arberth ac i Barc Menter Rush Acre yn cael ei gyfeirio i ddefnyddio'r A40 presennol – bydd yn cael ei statws cefnffordd wedi tynnu - drwy fraich gogledd-orllewinol cylchfan arfaethedig Penblewin.
- 6.7 Byddai modd cael mynediad i'r ffordd gyswllt o'r dwyrain ar yr A40 drwy cyffordd newydd gyda ynys ffug yn y llain ganol, er mwyn galluogi llif rhydd traffig ar hyd y briffordd tra'n galluogi galluogi ardal lloches diogel i gerbydau sy'n troi i'r dde tra'n aros am gyfle i groesi.

- 6.8 Byddai cyffordd tair ffordd arfaethedig Croesffordd Redstone yn darparu mynediad o'r B4313 Ffordd Maencoch i'r B4313 Bethesda. Byddai'r rhan o'r A40 ochr ddeheuol Sodston Lodge i Gyffordd bresennol Croesfan Maencoch yn cael ei chau.
- 6.9 Yn parhau mewn cyfeiriad dwyrainiol o'r gyffordd tair ffordd newydd, byddai'r A40 wedyn yn dechrau disgyn ar raddfa fach. Byddai'r lôn sengl yn lledu i adran goddiweddyd 2+1 tua'r gorllewin. Byddai eiddo wrth Groesffordd Maencoch ar ochr ogleddol y Cynllun a Chartref Gofal Blaenmarlais ar yr ochr ddeheuol. Byddai'r B4313 – Ffordd Maencoch yn croesi'r A40 ar bont arfaethedig ac yna'n ymuno â'r rhan o'r A40 wedi'i hisraddio ar ochr ddwyreiniol croesffordd presennol Maencoch. Byddai'r rhan o'r A40 wedi'i hisraddio yn dod yn ffordd leol ac yn ymestyn o Groesffordd Maencoch i Gylchfan Penblewin.
- 6.10 Byddai'r trosbont arfaethedig yn croesi prif linell yr A40 yn union i'r gogledd o Gartref Gofal Blaenmarlais. Byddai'r trosbont arfaethedig yn cynnal y cysylltiad rhwng Arberth a Bethesda, yn ogystal ag eiddo preswyl/amaethyddol ar hyd yr A40 presennol. Byddai lled y ffordd yn parhau'n gyson â'r B4313 Ffordd Maencoch a byddai llwybr cyfunol newydd i gerddwyr/beicwyr yn cael ei ddarparu ar hyd y trosbont ar ei hochr ddwyreiniol. Byddai'r B4313 Ffordd Maencoch yn cysylltu â'r rhan o'r A40 wedi'i hisraddio. Byddai pwll/basn lleihau dŵr newydd (Pwll D) yn cael ei ddarparu i'r de o'r man lle byddai'r rhan o'r A40 wedi'i hisraddio yn cysylltu â'r B4313 Ffordd Maencoch.
- 6.11 I'r dwyrain o'r B4313 Ffordd Maencoch a'r trosbont arfaethedig, byddai'r A40 yn parhau i wyro'n raddol tua'r chwith i groesi cwrs dŵr bach i'r gogledd o Gartref Gofal Blaenmarlais. Yma byddai'r Cynllun yn trosglwyddo'n raddol o gloddiad i arglawdd i groesi coetir ar dir is.
- 6.12 Wrth yr arglawdd, byddai'r ffordd yn parhau tua'r dwyrain gan groesi dau gwrs dŵr bach. Byddai tanffordd yn cael ei chyflwyno ar ochr ddwyreiniol Fferm Blackmoor Hill, a fyddai'n cael ei defnyddio fel tanffordd fferm ac i ddarparu mynediad i bwl/basn lleihau dŵr newydd (Pwll B).

6.13 I'r dwyrain o'r danffordd, byddai'r Cynllun yn troi i'r dde tuag at Gylchfan Penblewin.

6.14 Wrth gylchfan Penblewin, byddai'r Cynllun yn ailymuno â chefnffordd yr A40 wrth y gylchfan fwy a gynigiwyd yn flaenorol ar gyfer y cynllun i wella'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin, sy'n rhan o gyfres ar wahân o Orchmynion Drafft. Byddai'r gylchfan fwy yn ymestyn ymhellach i'r gogledd a'r gorllewin na'r un bresennol a byddai'n gwasanaethu cefnffordd yr A40, yr A478 a'r ffordd gyswllt ag Ardal Orffwys Penblewin. Hefyd, byddai angen chweched fraich ar gyfer ffordd gyswllt fer newydd i'r rhan o'r A40 wedi'i hisraddio i Groesffordd Maencoch.

7. Adeiladu

- 7.1 Os, yn dilyn deilliant yr Ymchwiliad, bydd Gweinidogion Cymru yn penderfynu bwrw ymlaen â'r Cynllun, bwriedir dechrau ei adeiladu ar yn Hydref 2021. Amcangyfrifir y bydd yn cymryd 18 mis i'w gwblhau.
- 7.2 Ar ddechrau'r gwaith adeiladu, byddai'r safle'n cael ei amgylchynu â ffens a byddai'r gwaith clirio safle yn dechrau. Byddai'r prif fynedfeydd i'r safle yn cael eu lleoli wrth bob un o'r cyffyrdd. Byddai defnydd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn cael ei gyfyngu yn unol â Chynllun Rheoli Traffig safle.
- 7.3 Byddai cloddwaith mawr yn cael ei flaenoriaethu yn ystod haf a hydref 2021 a disgwylir i balmant y brif linell gael ei gwblhau yn ystod Gwanwyn 2022. Byddai'r gwaith i adeiladu Trosbont y B4313 yn Hydref 2021. Byddai'r strwythur tanffordd eraill yn cael eu hadeiladu yn ystod yr haf 2022.
- 7.4 Byddai traffig yn cael ei reoli er mwyn tarfu cyn lleied â phosibl ar y cyhoedd sy'n teithio a busnesau. Byddai rheolaeth draffig yn cael ei chyfyngu I Gylchfan Penblewin, Heol Redstone ac i'r gorllewin ger mynedfa Jacob's Park. Bydd Sir Benfro yn cael eu ymgynghori am gynigion rheoli traffig.
- 7.5 Yn dilyn y cyfnod adeiladu, byddai pum mlynedd o gynnal a chadw ac ôl-ofal tirwedd.

8. Effeithiau Amgylcheddol y Gwelliant Arfaethedig

- 8.1 Mae'r Datganiad Amgylcheddol (ES) yn adrodd yn fanwl ar yr asesiad amgylcheddol o effaith y Cynllun, gan ystyried y cyfnod adeiladu, ynghyd â mesurau lliniaru a gwella. Mae Crynodeb Annhechnegol (NTS) ar gael fel dogfen annibynnol, sy'n crynhoi'r cynigion mewn termau annhechnegol.
- 8.2 Bydd y Broflen Dystiolaeth Amgylcheddol yn manylu ar drosolwg o'r ymagwedd at yr asesiad amgylcheddol ac effaith debygol y Cynllun ar yr amgylchedd.
- 8.3 Bu datblygiad yr arfarniad amgylcheddol a'r asesiad o fesurau lliniaru priodol yn destun cyfarfodydd a thrafodaethau rheolaidd gyda chynrychiolwyr Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC), Cadw, yr Awdurdodau Lleol perthnasol, a rhanddeiliaid eraill yn rhan o'r broses ymgynghori ar gyfer datblygu'r prosiect. Defnyddiwyd y sylwadau a dderbyniwyd i ddatblygu'r ES.
- 8.4 Dyluniwyd y Cynllun i gynnwys mesurau lliniaru a gwella helaeth, yn unol ag amcanion Llywodraeth Cymru sy'n canolbwyntio ar yr amgylchedd. Mae'r asesiadau a gynhaliwyd yn dangos bod effeithiau amgylcheddol niweidiol gweddilliol y rhan newydd arfaethedig o briffordd, o ystyried yr holl fesurau lliniaru arfaethedig, yn cael eu gorbwyso gan y buddion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y byddai'r Cynllun yn eu sicrhau i Sir Benfro a Chymru yn gyffredinol.

Daeareg a Phriddoedd

- 8.5 Mae asesiad o ddaeareg a phriddoedd wedi cael ei gynnal, a ystyriodd ddaeareg, nodweddion daearegol, adnoddau mwynau a halogiad tir. Mae dwy chwarel y gwyddys amdanynt yn ardal y Cynllun, felly mae'n bosibl y gellid dod ar draws chwarela hanesyddol a thir wedi'i fewnlenwi yn annisgwyl, a allai fod yn ffynhonnell halogiad. Mae archwiliadau tir ar y safle wedi amlygu perygl bach o halogiad tir.

- 8.6 Mae'r asesiad wedi ystyried yr effeithiau ar y ddaeareg waelodol o ganlyniad i gloddwaith, tynnu deunydd ymaith ac adeiladu strwythurau. Ystyriwyd yr effaith ar gyflenwadau adnoddau hefyd. Aseswyd effaith bosibl y gwaith adeiladu ar ddyfroedd a reolir a halogiad sy'n effeithio ar iechyd dynol. Ni ddisgwylir unrhyw effeithiau arwyddocaol ar ddaeareg yn ardal y Cynllun gan fod yr holl effeithiau wedi cael eu dosbarthu'n niwtral neu ychydig yn niweidiol.
- 8.7 Aseswyd bod yr holl effeithiau'n niwtral neu ychydig yn niweidiol, sy'n golygu na amlygwyd unrhyw effeithiau arwyddocaol ac nid oes angen unrhyw fesurau lliniaru ychwanegol, heblaw am y mesurau lliniaru sydd wedi'u hymgorffori. Canfu'r asesiad fod effaith niwtral / ychydig yn fuddiol yn bosibl trwy frigiadau creigiog wedi'u ffurfio gan drychfeydd ar hyd y Cynllun, gan felly ddarparu ardaloedd o ddiddordeb daearegol.

Draenio'r Ffordd a'r Amgylchedd Dŵr

- 8.8 Mae'r amgylchedd dŵr y Cynllun yn cynnwys cyrsiau dŵr wyneb, gan gynnwys nifer o isafonydd a phyllau dienw, y dŵr daear gaelodol a nodweddion cysylltiedig sy'n dibynnu ar ddŵr daear. Cynhaliwyd asesiad o effeithiau posibl y Cynllun ar yr amgylchedd dŵr, a ystyriodd yr effeithiau ar ansawdd dŵr, cyfaint dŵr a pherygl llifogydd.
- 8.9 Byddai asesiad o effeithiau yn ystod adeiladu y gallai fod effaith arwyddocaol ar ansawdd dŵr daear, ac aseswyd bod yr effaith yn niweidiol gymedrol. I liniaru hyn, bydd y technegau adeiladu arfer gorau safonol a amlinellir yn y Cynllun Rheoli'r Amgylchedd Cyn Adeiladu (y "Pre-CEMP") yn cael eu gweithredu. Ni ystyriwyd bod unrhyw effeithiau eraill yn arwyddocaol.
- 8.10 Mae'r asesiad gweithredol wedi amlygu effaith niwtral ar yr amgylchedd dŵr. Bydd y mesurau lliniaru a gynhwysir yn rhan o'r dyluniad yn cydfynd â chanllawiau arfer gorau ar gyfer dylunio gollyngfeydd a chwlfertau, a byddant yn cael eu gweithredu ar gyfer pob strwythur.

Ecoleg a Chadwraeth Natur

8.11 Mae'r asesiad yn ystyried y buddiannau cadwraeth natur a bioamrywiaeth canlynol:

- Safleoedd gwarchodedig;
- Cynefinoedd; a
- Rhywogaethau ffawna a fflora.

8.12 Yn ystod adeiladu'r cynllun, mae arwyddocad yr effaith ar goedwigoedd yn effaith niweidiol cymedrol ac ychydig yn niweidiol ar berthi o achos darnio coridorau gwyrdd a cynefinoedd. Yn dilyn mesurau lliniaru, mae arwyddocad yr effeithiau ar ystlumod wedi'i rhagfynegi i fod yn effaith niweidiol cymhedrol i rhywogaethau o bywsigrwydd rhyngwladol, ac ychydig yn niweidiol ar rhywogaethau o bwysigrwydd lleol. Yn dilyn mesurau lliniaru, bydd arwyddocad effeithiau ar cyrs dwr, pathewod, dyfrgi, tylluanod gwynion a gwybedogion mannog ychydig yn niweidiol. Bydd effeithiau ar rhywogaethau eraill gan gynnwys adar sy'n bridio, moch daear, ymlusgiaid, amffibiaid a rhai mamaliaid eraill yn niwtral. Does dim effeithiau arwyddocaol wedi'u rhagfynegi ar safleoedd gwarchodedig.

8.13 Yn ystod gweithredu'r cynllun, unwaith mae'r planhigion wedi aeddfedu mae arwyddocad yr effaith ar goetir collddail isel, cyrisau dwr ac ar berthi yn effaith niwtral dros amser. Bydd creu 6ha o glaswelltir cyfoethog ei rywogaethau yn arwain at effaith ychydig yn llesiannol ar gyfer y cynefin yma. Bydd cynnwys croesfannau a cwlfer natur yn lleihau arwyddocad yr effeithiau ar y crynodiad o ystlumod o rhywogaethau o bwysigrwyth rhyngwladol a bydd arwyddocad niwtral ar y crynodiad o ystlumod o bwysigrwydd lleol. Bydd yr effaith gweddillol ar tylluanod gwynion ychydig yn niweidiol o achos risg gwrthdrawiadau ar hyd yr heol. Bydd mesurau eraill yn cynnwys creu cynefinoedd, fensio mamaliaid a sarnau yn dileu'r effeithiau niweidiol ar dyfgi, moch daear, ymlusgiaid ac amffibiaid. Does dim effeithiau arwyddocaol wedi'u rhagfynegi ar safleoedd gwarchodedig.

Tirwedd a Golygfeydd

- 8.14 Mae'r Cynllun yn meddiannu rhan o gefnen amlwg a llwyfandir â llethrau sgarp serth sy'n amgylchynu blaen Afon Marlais a Bro Llanbedr Pont Steffan. Mae'r gefnen a'r llwyfandir wedi'u rhannu gan ddyffrynnoedd serthochrog sy'n draenio i afonydd Taf a Chleddau. Mae topograffeg yr ardal amgylchynol yn donnog gydag amryw ddyffrynnoedd afonydd a chanddynt lethrau coediog yn aml. Mae cloddiau Sir Benfro, perthi â choed a blociau o goetir yn croesi'r dirwedd ac mae rhwydwaith o lonydd cul yn cysylltu pentrefi, anheddau unigol ac aneddiadau gwledig. Mae nifer o safleoedd dynodedig pwysig yn agos i ardal y Cynllun, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro a Pharc a Gardd Hanesyddol Cofrestredig Blackaldern.
- 8.15 Mae'r asesiad hwn yn dod i'r casgliad, yn ystod y cyfnod adeiladu a'r flwyddyn gyntaf ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, y bydd y Cynllun yn cael effaith niweidiol ysgafn ar dair ardal cymeriad tirwedd, sef Arberth, Cefnen Llanddewi Felffre a Llethrau Llanddewi Felffre. Bydd yr effaith hon yn lleihau wrth i'r mesurau lliniaru tirwedd arfaethedig sefydlu. Bydd yr effaith ar olygfeydd o Sodston House Lodge, Blaenmarlais, Blaenffynnon a Phenblewin yn niweidiol yn ystod y cyfnod adeiladu a blwyddyn 1 y Cynllun.
- 8.16 O ran Ardal Cymeriad Tirwedd Arberth Wledig, bydd effaith negyddol fawr yn ystod y cyfnod adeiladu a blwyddyn 1. Erbyn blwyddyn 15, bydd hyn wedi lleihau i effaith negyddol fach. Ar gyfer ardal yr astudiaeth, bydd yr effeithiau yn niwtral erbyn blwyddyn 15. Erbyn blwyddyn 15, bydd yr effeithiau negyddol hyn wedi'u cymedroli gan ddatblygiad mesurau lliniaru tirwedd sy'n cynnwys trychfeydd ffug, cloddiau Sir Benfro, a phlannu coed a llwyni helaeth. Cynigir rhai rhwystrau sŵn fertigol hefyd, a bydd y rhain yn helpu i sgrinio golygfeydd o draffig. Mae'r asesiad o'r effaith weledol yn dangos effaith niweidiol ar 4 eiddo preswyl erbyn blwyddyn 15.

Archaeoleg a Threftadaeth Ddiwylliannol

- 8.17 Mae nifer o nodweddion treftadaeth wedi cael eu hamlygu o fewn yr ardal astudio 3km, gan gynnwys Henebion Cofrestredig, Adeiladau Rhestredig, systemau caeau a phontydd. Mae arolygon geoffisegol hefyd wedi amlygu nifer o ardaloedd a allai gynnwys archaeoleg gladdedig.
- 8.18 Amlygwyd y bydd effeithiau'r gwaith adeiladu ar yr asedau treftadaeth yn ardal yr astudiaeth yn niwtral. Yr eithriadau yw'r Dollffordd rhwng Sanclêr a Phont Canaston, nodweddion ar ffurf cylch, Lôn ar Fap y Degwm a thŷ ac ysgubor Blaen Marlais yr ystyrir y bydd effaith o arwyddocâd niwtral neu fach arnynt, y system gaeau a'r ôl cnwd crwn yr amlygwyd y bydd effaith fach arnynt, ac adeilad annibynnol yr amlygwyd y bydd effaith o arwyddocâd bach neu gymedrol arno.
- 8.19 Mae'n dra phosibl hefyd y gallai gwaith ymwthiol ar y Cynllun ddatgelu olion archaeolegol heb eu cydnabod yn flaenorol. Fel mesur lliniaru, mae rhaglen gwerthuso archaeolegol wedi'i chynllunio a fydd yn golygu cofnodi olion archaeolegol presennol a thorri ffosydd.
- 8.20 Ni amlygwyd unrhyw effeithiau arwyddocaol ar leoliad asedau hanesyddol dynodedig yn ystod cyfnod gweithredu'r Cynllun. Bydd Grŵp Beddrodau Croesffordd Maencoch yn gweld gwelliant gan y bydd y brif ffordd yn symud ymhellach i ffwrdd oddi wrth y beddrodau. Pan fydd y Cynllun yn weithredol, ni fydd modd ei weld o fwyafrif helaeth y safleoedd dynodedig (henebion cofrestredig ac adeiladau rhestredig) a amlygwyd o fewn y parth clustogi 3km, o ganlyniad i fryniau a phellter cynyddol.

Asedu Cymunedol a Phreifat (ag eithrio amaethyddiaeth)

- 8.21 Mae'r asesiad o asedau cymunedol a phreifat yn cynnwys effeithiau ar gyfleusterau cymunedol, gan gynnwys: meddygfeydd, ysbytai, cartrefi hen bobl, ysgolion, siopau, swyddfeydd post, mannau addoli, parciau, ardaloedd chwarae a mannau agored cyhoeddus eraill a chanolfannau

chwaraeon. Mae hefyd yn asesu effeithiau ar asedau preifat a masnachol, gan gynnwys eiddo preifat a meddiannu tir cysylltiedig, eiddo masnachol a thir datblygu.

8.22 Bydd yr effeithiau posibl yn ystod y cyfnod adeiladu yn rhai dros dro. Drwy gydol y broses o adeiladu'r Cynllun, bydd niwsans o ganlyniad i gyfyngiadau mynediad, sŵn, llwch a dirgryniad yn cael ei liniaru i'r graddau mwyaf posibl trwy fesurau a amlinellir yn y CEMP. Yn ogystal, defnyddir dulliau rheoli traffig dros dro lle bynnag y bo'r angen i gynnal mynediad i gymunedau. Bydd Cartref Gofal Blaenmarlais, derbynyddion preswyl ac un eiddo masnachol yn profi effeithiau niweidiol bach gan gynnwys sŵn, llwch a dirgryniad, ac effeithiau ar siwrneiau ymwelwyr â'r cartref gofal o ganlyniad i reoli traffig.

8.23 Yn ystod gweithredu, bydd effeithiau buddiol ar y cartref gofal a derbynyddion preswyl o trwy ddarparu llwybr cerdded / seiclo newydd a trwy rhanu o traffic yr A40. Bydd symud cefnffordd yr A40 ymhellach i ffwrdd yn cael effaith gadarnhaol, yr aseswyd ei bod yn niwtral i fuddiol cymedrol, ar adeiladau preswyl eraill oherwydd y bydd llai o sŵn a dirgryniad a gwell ansawdd aer. Bydd mynediad i ac o Arberth ar droed ac ar feic yn well ar gyfer eiddo preswyl i'r gogledd o'r A40 bresennol, gan na fydd angen croesi cefnffordd yr A40 ar yr un lefel.

Asedu Cymunedol a Phreifat: Amaethyddiaeth

8.24 Archwiliodd yr asesiad yr effeithiau posibl ar adnoddau tir amaeth a busnesau fferm. Wrth asesu adnoddau tir, mesurwyd y tir amaeth ar raddfa yn ôl ei ansawdd, ac felly ei sensitifrwyd i effeithiau. Ystyriodd yr asesiad o fusnesau fferm yr effeithiau ffisegol, gan gynnwys colli tir, gwahanu, yr effeithiau posibl ar symud da byw, mynedfeydd caeau, draenio a defnyddio adeiladau fferm, yn ogystal â ph'un a allai'r tir barhau i fod o ddefnydd amaethyddol buddiol yn y tymor hwy.

8.25 Bydd pump fferm yn cael eu heffeithio gan meddiannu tir parhaol ar gyfer y Cynllun. Bydd angen peth tir dros dro ar gyfer adeiladu, a fydd yn cael ei ddychwelyd i'r perchnogion ar ol cwblhau'r Cynllun. O ran

gwahanu, disgwylir y bydd modd cynnal mynediad i'r tir yn ystod y cyfnod adeiladu, heblaw am un cae. Defnyddir arferion adeiladu da i sicrhau nad oes unrhyw chwyn na chlefydau amaethyddol yn cael eu lledaenu rhwng ffermydd. Mae mesurau lliniaru'n cynnwys lleihau effaith colli cnydau trwy rybuddio ffermwyr o flaen llaw fel y gallant gynllunio ar gyfer y flwyddyn o flaen llaw. Bydd gwaith yn cael ei amseru i ddechrau yn union ar ôl y cynhaeaf a bydd draenio caeau yn cael ei fonitro. Os effeithir ar gyflenwadau dŵr, bydd datrysiadau dros dro neu barhaol yn cael eu cynnig i'r perchenogion yr effeithir arnynt. Ystyrir bod yr

- 8.26 y Cynllun yn arwain at golli 12.8 hectar o dir amaeth a choetir cysylltiedig yn barhaol. Ni ellir lliniaru hyn, ond gellir ei ddigolledu. Bydd 0.8 hectar arall yn cael ei ailffurfio a'i ddychwelyd i ddefnydd amaethyddol ar ôl adeiladu. Ni ystyrir bod y tir sy'n ofynnol o'r ansawdd gorau a mwyaf amlbwrpas, ac ystyrir bod yr effeithiau'n rhai niweidiol bach ac nid yn arwyddocaol. holl effeithiau yn niweidiol cymedrol ac felly'n arwyddocaol.

Ansawdd Aer

- 8.27 Cynhaliwyd asesiad ansawdd aer manwl i sefydlu effeithiau posibl y Cynllun ar ansawdd aer lleol a rhanbarthol. Mesurwyd lefelau cymedrig blyneddol nitrogen deuocsid a deunydd gronynnol (PM10) ger nifer o dderbynyddion sensitif, fel ysgolion a thai, ac yna fe'u cymharwyd â'r lefelau y rhagfynegir y byddant yn newid iddynt pe byddai'r Cynllun yn cael ei adeiladu a thraffig yn newid o ganlyniad.
- 8.28 Ni ragwelir y bydd yr amcanion ansawdd aer yn cael eu torri gyda'r Cynllun na hebddo yn unrhyw un o'r senarios a aseswyd. Rhagfynegir y bydd effaith niweidiol fach ar un derbynnydd yn unig, sef Cartref Gofal Blaenmarlais. Rhagfynegir y bydd yr effaith ar yr holl dderbynyddion eraill naill ai'n effaith ddibwys, yn effaith fuddiol fach, yn effaith gymedrol neu'n effaith fuddiol fawr. Gall effaith unrhyw weithgareddau sy'n allyrru llwch gael ei lleihau'n sylweddol trwy ddefnyddio mesurau lliniaru arfer gorau ar gyfer adeiladu, fel monitro gweithgareddau'r safle'n rheolaidd a

lleoli peiriannau a gweithgareddau sy'n achosi llwch i ffwrdd oddi wrth dderbynyddion, lle y bo'n bosibl.

- 8.29 y Cynllun yn symud prif draffig yr A40 i ffwrdd oddi wrth aliniad presennol y ffordd. Bydd hyn yn cael effaith fuddiol fach ar ansawdd aer ar gyfer derbynyddion ar aliniad presennol yr A40. Rhagfynegwyd y bydd effaith andwyol bach lle mae'r ffordd yn symud tuag at derbynwyr. Nid oes angen unrhyw fesurau lliniaru.

Sŵn a Dirgryniad

- 8.30 Cynhaliwyd asesiad sŵn a dirgryniad i bennu arwyddocâd effeithiau dros dro a pharhaol sŵn a dirgryniad yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu. Y brif ffynhonnell sŵn yw traffig ffordd o'r A40 bresennol.
- 8.31 yr asesiad sŵn y bydd pedwar o'r lleoliadau derbynyddion yn profi effeithiau arwyddocaol yn ystod y cam adeiladu. Bydd mesurau lliniaru priodol i leihau'r effeithiau hyn yn cael eu gweithredu trwy'r CEMP. Adroddodd yr asesiad fod effeithiau dirgryniad o ganlyniad i'r holl weithgareddau adeiladu yn ddibwys wrth yr holl dderbynyddion.
- 8.32 O ran adeiladau y mae'r A40 wedi'i hailalinio yn agosach iddynt na'r A40 bresennol, mae effeithiau arwyddocaol niweidiol wedi'u hosgoi trwy gynnwys mesurau lliniaru tirwedd/sŵn (byndiau wedi'u tirweddu) rhwng y Cynllun a'r adeiladau.

Pob Teithiwr

- 8.33 Mae'r asesiad o bob teithiwr yn cynnwys teithwyr mewn cerbydau a cherddwyr, beicwyr a marchogion. Ystyrir yr effeithiau posibl ar Hawliau Tramwy Cyhoeddus, llwybrau beicio a llwybrau eraill i gerddwyr, beicwyr a marchogion, priffyrdd cyhoeddus, trosbontydd a thanbontydd, trafnidiaeth gyhoeddus ac arosfannau bysiau, gwahanu cymunedol, straen gyrwyr a thynnu statws cefnffordd. Ychydig iawn o Hawliau Tramwy Cyhoeddus a geir yn ardal yr astudiaeth; dau gysylltiad yn unig sydd ar gael i gerddwyr, beicwyr a marchogion. Mae llwybr troed yn

mynd tua'r gogledd-de gan ddilyn ffiniau tir amaeth ac mae'n terfynu, ar hyn o bryd, ar yr A40 bresennol i'r dwyrain o Fferm Blackmoor Hill. Nid yw'r mynediad i'r llwybr troed trwy'r A40 yn atyniadol ar hyn o bryd gan nad oes llwybrau troed i gerddwyr tua'r dwyrain na'r gorllewin, ac felly nid yw'n darparu cysylltedd ehangach. Mae llwybr ceffylau yn mynd tua'r gorllewin-dwyrain i'r de o'r Cynllun rhwng yr A478 a'r B4313. Mae arwyddion clir yn dangos y llwybr wrth y ddwy groesffordd.

- 8.34 Yn ystod ystod adeiladu, dangosodd yr asesiad y bydd effeithiau niweidiol bach o ganlyniad i amharu ar wasanaethau a siwrneiau dros dro yn sgil adeiladu'r drosbont, rheoli traffig a gwyriadau. Ystyrir y bydd effaith niweidiol fach ar straen gyrwyr o ganlyniad i reoli traffig ac adeiladu. Bydd mesurau rheoli traffig adeiladu yn cael eu gweithredu yn rhan o'r CEMP. Mae'r holl fesurau lliniaru yn y Cynllun ar gyfer pob teithiwr wedi'u hymgorffori yn y dyluniad, fel creu'r drosbont newydd.
- 8.35 Mae'r asesiad yn rhagfynegi effaith fuddiol gymedrol ar gysylltedd ffyrdd lleol o ganlyniad i ddarparu trosbont, yr ystyrir ei bod yn arwyddocaol. Mae effeithiau buddiol bach eraill yn cynnwys gwelliannau cysylltedd trwy gysylltiadau â'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd a'r drosbont, dros ffordd yr A40 ei hun ac ar draws yr A40 trwy'r drosbont, gwell amodau ar y ffyrdd gan leihau straen gyrwyr a gwell llwybr i gerddwyr, beicwyr a marchogion ar hyd yr A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd.

Deunyddiau

- 8.36 Bydd angen defnyddio deunyddiau a chynhyrchu a rheoli gwastraff i adeiladu'r Cynllun. Mae'r asesiad wedi ystyried math a swm y deunyddiau a'r gwastraff sy'n gysylltiedig ag adeiladu a gweithredu'r Cynllun, y dulliau o'u storio, a rheoli'r ffrydiau gwastraff.
- 8.37 Yn ystod y cyfnod adeiladu, ystyrir bod defnyddio capio ac adeiladu ishaen o arwyddocâd niwtral neu fach oherwydd bod ffynonellau lleol ar gael. O ran gwastraff, aseswyd bod yr effaith yn niwtral neu'n niweidiol fach gan y bydd y gwastraff yn cael ei aildefnyddio lle y bo'n bosibl. Mae'r Cynllun Rheoli Gwastraff Safle yn amlinellu'r mesurau lliniaru, sy'n

cynnwys defnyddio technegau adeiladu arfer gorau a chadw at yr hierarchaeth wastraff.

- 8.38 Yn ystod y cyfnod gweithredu, ni ddisgwylir y bydd unrhyw effeithiau arwyddocaol yn gysylltiedig â deunyddiau na chynhyrchu gwastraff. Bydd y Cynllun yn cael ei gynnal a'i gadw'n barhaus yn unol ag arfer gorau ac egwyddorion yr hierarchaeth wastraff.

Y Boblogaeth ac Iechyd Dynol

- 8.39 Mae'r asesiad o'r boblogaeth ac iechyd dynol yn archwilio sut gallai'r Cynllun ddylanwadu ar iechyd a lles cyhoeddus yn yr ardaloedd o amgylch y Cynllun, ac mae'n dosbarthu effeithiau o fewn gwahanol grwpiau cymdeithasol, lle y bo'n bosibl.
- 8.40 Mae'r asesiad wedi amlygu y bydd effeithiau niweidiol bach ar iechyd o ganlyniad i swm adeiladu, ansawdd aer i grwpiau agored i niwed fel plant, yr henoed a phobl a salwch tymor hir. Gall gweithgareddau adeiladu olygu fod teithio llesol yn llai ddymunol yn ystod yr adeg hon. Ni ystyrir y bydd effaith ar hygyrchedd. Mae'r effeithiau hyn yn debygol o barhau ar hyd y cyfnod adeiladu yn unig, ac felly rhai dros dro ydynt. I liniaru'r effeithiau hyn, bydd cysylltiad effeithiol yn cael eu sefydlu trwy gydol yr adeiladu, a bydd y gwaith yn cael ei gynnal yn unol a'r CEMP i leihau effeithiau adeiladu.
- 8.41 Yn ystod y cyfnod gweithredu, mae effeithiau buddiol bach ar iechyd wedi'u hamlygu yn sgil gwell mynediad i fannau agored a byd natur. Bydd gwell cysylltedd Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn gwella cyfranogiad mewn teithio llesol, a bydd gwell mynediad at waith yn sgil y gwelliant i'r rhwydwaith ffyrdd a'r lleihad cysylltiedig mewn tagfeydd.

Newid yn yr Hinsawdd

- 8.42 Cynhaliwyd tri asesiad ar gyfer y bennod Newid yn yr Hinsawdd:
- asesiad allyriadau nwyon tŷ gwydr (GHG), sy'n meintoli effaith bosibl GHGs ar y Cynllun ac yn amlygu mesurau lliniaru;

- asesiad cydnerthedd newid yn yr hinsawdd (CCR), sy'n gwerthuso effeithiolrwydd ac ymarferoldeb mesurau addasu sydd wedi'u hintegreiddio yn y Cynllun; ac
- asesiad o effaith y newid yn yr hinsawdd ar y cyd (ICCI), sy'n gwerthuso effaith gyfunol y Cynllun ac effeithiau posibl y newid yn yr hinsawdd ar yr amgylchedd yn ystod adeiladu a gweithredu.

8.43 Dangosodd yr asesiad GHG y bydd yr allyriadau a gynhyrchir yn ystod y cam adeiladu yn cynrychioli 1.1% o gyfanswm yr allyriadau a ragfynegir yn ystod y cyfnod arfarnu 60 mlynedd. Prif ffynonellau'r cynnydd mewn allyriadau carbon yw'r carbon mewn deunyddiau adeiladu ac allyriadau o beiriannau a thrafnidiaeth ar y safle. Bydd y mesurau lliniaru yn cynnwys defnyddio cyflenwyr adnoddau a deunyddiau lleol. Bydd hyn yn lleihau'r pellteroedd teithio i'r Cynllun i'r eithaf, gan felly lleihau'r effaith garbon sy'n ofynnol i gludo deunyddiau i'r safle. Daeth yr asesiad ICCI i'r casgliad bod mesurau lliniaru digonol eisoes wedi'u hamlinellu yn y Pre-CEMP. Mae'r mesurau hyn yn cynnwys sicrhau cydnerthedd rhag digwyddiadau tywydd eithafol a darparu draenio digonol ar y safle.

8.44 Dangosodd yr asesiad GHG y bydd mwyafrif yr allyriadau ar hyd oes y prosiect (99%) yn dod o gerbydau sy'n defnyddio'r ffordd. Amcangyfrifir mai'r effeithiau carbon sy'n gysylltiedig ag amnewid arwyneb y ffordd yn ystod gwaith cynnal a chadw yw 0.97ktCO₂e ar hyd oes 60 mlynedd y prosiect.

8.45 Dangosodd yr asesiad CCR, er bod y rhan fwyaf o'r risgiau tymor agos yn rhai 'isel' neu 'isel iawn', fod dwy risg sy'n gysylltiedig â llifogydd a achosir gan ddigwyddiadau glawiad eithafol wedi'u dosbarthu'n risg 'ganolig', er nad arwyddocaol, yn y tymor hwy. Nid oedd unrhyw risgiau a amlygwyd yn yr asesiad ICCI wedi'u dosbarthu'n rhai arwyddocaol.

Effeithiau Cronnol

8.46 Mae angen asesu effeithiau cronrol oherwydd y posibilrwydd y gallai effeithiau ar wahân o fwy nag un prosiect gael effaith arwyddocaol ar dderbynyddion. Mae hyn yn cynnwys yr effaith bosibl sy'n gysylltiedig ag

adeiladu a gweithredu cynllun arfaethedig yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin sydd i'w adeiladu dros gyfnod tebyg. Ystyrir dau brif fath o effeithiau cronol:

- y cydberthynas rhwng effeithiau a gynhrychir gan y Cynllun, ac
- y rhyngweithiad effeithiau o'r Cynllun gyda datblygiadau eraill.

8.47 O ran ran effaith cydberthnasoedd, mae'r asesiad yn amlygu effaith 'gymedrol', yn seiliedig ar faint a chymhlethdod y derbynyddion.

8.48 O ran ran yr effaith ar y cyd, amlygwyd cyfanswm o naw prosiect 'ar restr fer'. Roedd y rhain yn cynnwys amrywiaeth o ddefnyddiau tir, megis cynllun preswyl a chynllun ar wahân yr A40. Y cynllun A40 cydamserol sydd â'r potensial mwyaf i gael effaith ar y cyd arwyddocaol, gan ei fod yn debygol o effeithio ar fwyafrif y derbynyddion.

Crynodeb o'r effeithiau amgylcheddol tebygol

8.49 Byddai'r Cynllun yn darparu gwell ffordd gerbydau wedi'i dylunio a'i hadeiladu yn unol â safonau presennol gyda chyfleoedd da i oddiweddyd.

8.50 Mae'r asesiadau amgylcheddol wedi dod i'r casgliad y byddai rhai effeithiau buddiol a niweidiol ar yr amgylchedd lleol o ganlyniad i'r Cynllun. Lle yr amlygwyd effeithiau niweidiol, byddai'r rhain yn cael eu lliniaru, lle y bo'n ymarferol, yn rhan o'r dyluniad. Mae'r mesurau lliniaru wedi cael eu datblygu ar y cyd â'r cyrff amgylcheddol statudol, tîrfeddianwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill.

8.51 Dyluniwyd y Cynllun gan ddilyn egwyddorion cynaliadwyedd, a byddai'n aildddefnyddio deunyddiau wedi'u cloddio o fewn y Cynllun. Mae mesurau i warchod cyrsiau dŵr, gan gynnwys pump cronbwll, wedi cael eu cynnwys yng nghynigion y Cynllun i leihau risgiau llygredd yn ystod adeiladu a gweithredu i'r eithaf.

8.52 Dyluniwyd y mesurau lliniaru i adlewyrchu cymeriad tirwedd yr ardal, i ddarparu rhywfaint o sgrinio gweledol, lliniaru ecolegol a gwelliant. Mae'r

ES hefyd yn ystyried effeithiau'r Cynllun ar y cyd â datblygiadau arfaethedig eraill yn yr ardal, ac mae'n dod i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau cronol arwyddocaol.

9. Datblygu Cynaliadwy

- 9.1 Mae'r Cynllun hwn wedi cael ei ddatblygu gan ystyried gofynion y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ac mae Adroddiad Datblygu Cynaliadwy wedi cael ei gynhyrchu a bydd yn cael ei gyhoeddi cyn yr Ymchwiliad.
- 9.2 Bydd tystiolaeth yn cael ei chyflwyno sy'n archwilio i ba raddau yr oedd datblygiad y Cynllun wedi dilyn yr egwyddor datblygu cynaliadwy sydd wedi'i hamlinellu bellach yn y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, gan ddod i'r casgliad bod dyluniad terfynol y Cynllun wedi cyd-fynd â'r pum ffordd o weithio. Bydd tystiolaeth hefyd yn cael ei chyflwyno sy'n dangos sut y byddai'r Cynllun yn cyfrannu at saith nod llesiant y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac yn cyflawni nodau llesiant Llywodraeth Cymru a amlinellir yn Ffyniant i Bawb, yn ogystal â'r holl amcanion llesiant eraill perthnasol, gan gynnwys rhai Cyngor Sir Penfro, sef y Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Lleol perthnasol.
- 9.3 I grynhoi, mae'r Cynllun yn sicrhau bod y ffordd strategol hon sy'n bwysig yn genedlaethol yn gallu parhau i gyfrannu at economi, cymdeithas, diwylliant ac amgylchedd Cymru mewn ffordd gadarnhaol.
- 9.4 Trwy elwa o ddyluniad a datblygiad y Cynllun yn unol â'r pum ffordd o weithio a argymhellir gan y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, byddai'r datblygiad yn helpu i sicrhau ffyniant, cydnerthedd, iechyd a chydlyniant cymunedol cymunedau lleol yn y tymor hir, er budd cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.
- 9.5 Mae tystiolaeth yn dangos y byddai'r Cynllun yn: gwella diogelwch ar y ffyrdd; gwella dibynadwyedd amser siwrneiau a chyfleoedd i oddiweddyd; a chynyddu cydnerthedd y rhwydwaith.
- 9.6 Disgwylir i'r Cynllun hefyd arwain at rai effeithiau amgylcheddol niweidiol, gan gynnwys cynnydd bach mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, o gymharu ag allyriadau rhagamcanol heb y Cynllun. Byddai'r ymagwedd at adeiladu yn defnyddio adnoddau'n effeithlon ac yn darparu

cyfleoedd cyflogaeth, gan gynnwys ymrwymïadau i gyflogi gweithwyr lleol a hyfforddi pobl leol.

- 9.7 Er y cydnabyddir effeithiau posibl y Cynllun, mae'r rhain wedi'u cydbwysu â chyfleoedd sy'n cyd-fynd yn dda â'r nodau llesiant cenedlaethol a'r amcanion llesiant lleol perthnasol, ac mae tîm y prosiect wedi gweithio mewn ffordd gynaliadwy, ac yn parhau i wneud hynny.
- 9.8 At ei gilydd, disgwylir i'r Cynllun helpu Llywodraeth Cymru a chyrff cyhoeddus eraill perthnasol i gyflawni eu dyletswyddau llesiant trwy gyfrannu at wella'r economi, cymdeithas, diwylliant a'r amgylchedd.
- 9.9 Felly, ystyrir bod y cynigion yn cynrychioli datblygiad cynaliadwy o fewn diffiniad y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

10. Gwrthwynebiadau, Cynrychiolaethau a Chefnogaeth

10.1 Derbyniwyd 22 gwrthwynebiad, 2 cynrychiolaeth a 2 llythyr cefnogaeth ynglŷn â'r Gorchmynion drafft ar gyfer y Cynllun hwn.

11. Caffael Tir a Digolledu

11.1 Mae Llywodraeth Cymru (drwy Gweinidogion Cymru) yn caffael a rheoli tir ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru. Mae'r tir fel arfer yn cael ei gaffael drwy dulia prynu gorfodol o dan Deddf Caffael Tir 1981.

11.2 Mae'r tir a gymerir a'r hawliau sydd i'w caffael, fel y dangosir yn y CPO drafft, yn cynrychioli'r lleiaf sy'n angenrheidiol i adeiladu, lliniaru, gweithredu a chynnal a chadw'r Cynllun arfaethedig. Mae'r tir sy'n ofynnol yn ystod y cyfnod adeiladu yn unig ar gyfer gwaith dros dro, fel gwiriadau traffig, wedi cael ei amlygu ar wahân yn rhan o gyhoeddi'r CPO drafft.

11.3 Byddai angen cyfanswm o oddeutu 21.5 hectar o dir ar gyfer y Cynllun. Byddai angen oddeutu 0.9 hectar o dir dros dro i ymgymryd â'r gwaith adeiladu a gweithrediadau rheoli traffig dros dro.

11.4 Bydd y Proflenni Tystiolaeth Peirianeg yn nodi'r rhesymau dros gymryd tir yn barhaol a dros dro; bydd yr olaf yn angenrheidiol yn ystod y cyfnod adeiladu.

11.5 Bydd y Broflen Dystiolaeth Amgylcheddol yn esbonio pam mae angen tir ar gyfer mesurau lliniaru amgylcheddol hanfodol.

11.6 Nid yw lefelau digolledu yn cael eu hystyried mewn Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus. Byddai'r materion hyn yn cael eu trin pe byddai Gweinidogion Cymru yn penderfynu gwneud y Gorchmynion a bod Hysbysiadau i Drin a Chael Mynediad i dir yn cael eu rhoi. Yna, byddai digolledu'n cael ei drafod gan Asiantaeth y Swyddfa Brisiol, sy'n gweithredu ar ran Llywodraeth Cymru. Os na ellir dod i gytundeb, gallai'r partïon yr effeithir arnynt gyfeirio eu hachos at yr Uwch Dribiwnlys (Siambwr Tiroedd) i'w benderfynu.

11.7 Parheir i gysylltu â'r rhai y mae'r CPO drafft yn effeithio arnynt. Byddai materion yn ymwneud â gwaith hwylustod yn cael eu trafod gyda'r partïon yr effeithir arnynt yn ystod y cam dylunio manwl.