



---

## Adroddiad

Ymchwiliad a agorwyd ar 10/11/2020  
Ymweliadau safle a wnaed ar 12/11/2020

gan **A L McCooey BA MSc MRTPI**

Arolygydd a benodir gan Weinidogion Cymru

Dyddiad: 04.01.2021

## Report

Inquiry opened on 10/11/2020  
Site visits made on 12/11/2020

by **A L McCooey BA MSc MRTPI**

an Inspector appointed by the Welsh Ministers

Date: 04.01.2021

---

DEDDF PRIFFYRDD 1980

DEDDF CAFFAEL TIR 1981

**GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 202-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH) (FFYRDD YMYL) 202-<sup>1</sup>**

**GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH)) 202-**

---

<sup>1</sup> Teitl fel y'i diwygiwyd gan Addasiad 8

**RHESTR TERMAU A BYRFODDAU A DDEFNYDDIR YN YR ADRODDIAD HWN**

BCR	Cymhareb Cost a Budd
CD	Dogfen Graidd (gweler Atodiad B)
CEMP	Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu
CPO	Gorchymyn Prynu Gorfodol
DCFW	Comisiwn Dylunio Cymru
DMRB	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd
EIA	Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol
ES	Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y cynllun
GHG	Nwyon Tŷ Gwydr
HGV	Cerbyd Nwyddau Trwm
PID (PPID)	Dogfen Ymchwiliad
LCA	Ardal Cymeriad Tirwedd
NAPPA	Ardal Flaenoriaeth Cynllun Gweithredu Sŵn
NPV	Gwerth Presennol Net
CNC	Cyfoeth Naturiol Cymru
PCC	Cyngor Sir Penfro
PPW	Polisi Cynllunio Cymru
REAC	Cofrestr Camau Gweithredu ac Ymrwymadau Amgylcheddol
ACA	Ardal Cadwraeth Arbennig
SIAA	Datganiad i Lywio Asesiad Priodol
SRO	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
TEN-T	Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd
WCHR	Cerddwyr, Beicwyr a Marchogion
WeITAG	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
WFGA	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
WS2+1	Ffordd Gerbyddau Lydan Sengl 2+1 fel y'i cynigir yn y Cynllun

## **TABL CYNNWYS**

### MANYLION YR ACHOS

1. RHAGLITH
2. MATERION GWEITHDREFNOL
3. CRYNODEB O DIROEDD Y CYNLLUN
4. YR ACHOS O BLAID LLYWODRAETH CYMRU
5. YR ACHOS O BLAID CEFNOGWYR A SYLWADAU YMGYNGOREION STATUDOL
6. YR ACHOS O BLAID GWRTHWYNEBWYR ac YMATEB LLYWODRAETH CYMRU
7. DEWISIADAU AMGEN
8. CASGLIADAU
9. ARGYMHELLION YR AROLYGYDD

### ATODIADAU

- A Y RHAI A OEDD YN BRESENNOL YN YR YMCHWILIAD
- B RHESTRAU O DDOGFENNAU ATEGOL
- C ADDASIADAU A GEISIR GAN LYWODRAETH CYMRU  
Gyda Rhestr o Wrthwynebiadau a Dynnwyd yn Ôl

## MANYLION YR ACHOS

- Byddai'r Gorchymyn Llinell drafft yn cael ei wneud o dan Adran 10 Deddf Priffyrdd 1980 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 202- (CD 2.01.01).
- Byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 12, 14, 125 a 268 Deddf Priffyrdd 1980 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH) (FFYRDD YMYL) 202- (CD 2.02.01.)<sup>2</sup>.
- Byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 239, 240, 246, 250 a 260 Deddf Priffyrdd 1980 ac o dan Adran 2 a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) Rhan 1 Atodlen 2 Deddf Caffael Tir 1981 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH)) 202- (CD 2.03.01).

---

<sup>2</sup> Teitl fel y'i diwygiwyd gan Addasiad 8

**CRYNODEB O'R ARGYMHELLION**

Argymhellaf fod y Gorchymyn Llinell drafft yn cael ei wneud.

Argymhellaf fod y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft yn cael ei addasu a'i wneud fel y'i haddaswyd.

Argymhellaf fod y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cael ei addasu a'i wneud fel y'i haddaswyd.

## RHAGLITH

- 1.1 Fe'm penodwyd gan Weinidogion Cymru yn unol â Pharagraff 7 Atodlen 1 Deddf Prifffyrdd 1980 ac Atodlen 13 (2) Deddf Caffael Tir 1981 i gynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ynglŷn â'r Gorchmynion arfaethedig uchod a rhoi adroddiad i Weinidogion Cymru. Mae'r Gorchmynion a'r cynigion tynnu statws cefnffordd, gyda'i gilydd, yn ffurfio'r Cynllun. Cyfeiriaf at y Cynllun yn unol â'r diffiniad hwnnw drwy gydol yr adroddiad.
- 1.2 Rhoddwyd nodyn Cyn-Ymchwiliad ar 8 Hydref 2020 i bawb a oedd wedi gwneud gwrthwynebiad neu gynrychiolaeth ynglŷn â'r Gorchmynion drafft. Nodyn gweithdrefnol oedd hwn a oedd yn amlinellu proses yr Ymchwiliad, y trefniadau gweinyddol a manylion gwefan yr Ymchwiliad Cyhoeddus. Esboniwyd cwmpas yr Ymchwiliad hefyd, gan gynnwys nad yw rhinweddau Polisi'r Llywodraeth, dyrannu adnoddau ac iawndal i dirfeddianwyr yr effeithir arnynt yn faterion sy'n cael eu hystyried mewn ymchwiliadau lleol. Amlinellwyd y profion y mae'n rhaid eu bodloni ar gyfer y tri Gorchmyn drafft.
- 1.3 Cyfeiriaf at yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ynglŷn â'r Gorchmynion drafft fel "yr Ymchwiliad" yn yr adroddiad hwn. Cynhaliais yr Ymchwiliad yn Neuadd y Frenhines, Arberth dros gyfanswm o 4 diwrnod eistedd rhwng 10 Tachwedd a 13 Tachwedd 2020. Ffilmwyd yr Ymchwiliad ac fe'i ffrydiwyd yn fyw ar wefan yr Ymchwiliad Cyhoeddus ar gyfer gwylwyr â diddordeb. Gan nad oedd neb wedi gofyn am ymweliad safle gyda chwmni, cynhaliais archwiliad safle digwmni o un pen o'r safle i'r llall mewn lleoliadau penodol ar 12 Tachwedd 2020. Cynhaliais archwiliadau safle digwmni ar adegau eraill hefyd cyn ac yn ystod yr Ymchwiliad.
- 1.4 Cyn yr Ymchwiliad, cafwyd cyfanswm o 22 o gynrychiolaethau a ddosbarthwyd gan Lywodraeth Cymru yn rhai a oedd yn mynegi gwrthwynebiad i'r Gorchmynion drafft. Roedd 8 ohonynt yn wrthwynebiadau statudol. Cafwyd 3 chyfathrebiad unigol o gefnogaeth a chafwyd 6 nad oeddent yn gwrthwynebu'r Cynllun yn amlwg. Ar ddiwedd yr Ymchwiliad, tynnwyd 9 gwrthwynebiad yn ôl (5 statudol), cafwyd 4 cyfathrebiad unigol o gefnogaeth a 12 nad oeddent yn gwrthwynebu'r Cynllun. Rwyf wedi ystyried yr holl faterion a godwyd wrth wneud fy nghasgliadau a'm hargymhellion.
- 1.5 Rhoddodd wyth tyst dystiolaeth yn yr Ymchwiliad ar ran Llywodraeth Cymru. Roedd cyfleusterau cyfieithu ar y pryd o'r Gymraeg i'r Saesneg ar gael drwy gydol yr Ymchwiliad.
- 1.6 Roedd 2 wrthwynebydd yn bresennol yn yr Ymchwiliad, fel a ganlyn:  
R0017 Ms Bettina Becker ar ran Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro  
R0018 Mr Stephen Jennings  
Dibynnodd gwrthwynebwyr eraill ar eu gwrthwynebiadau gwreiddiol neu ddatganiadau ysgrifenedig o dystiolaeth a gyflwynwyd yn unol â'r gweithdrefnau cytunedig. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru ymatebion i'r holl wrthwynebiadau a gwrthbrofion i'r holl ddatganiadau o dystiolaeth.

1.7 Y prif seiliau dros wrthwynebu'r Cynllun oedd:

- Nid oes angen y Cynllun, yn enwedig yng nghyd-destun yr argyfwng hinsawdd presennol a'i effaith ar allyriadau carbon;
- Mae'r cynllun yn cynrychioli gwerth gwael am arian a dylai'r arian gael ei wario ar rywbeth arall, gan gynnwys gwella trafnidiaeth gyhoeddus;
- Yr effaith ar yr amgylchedd naturiol a cholli cynefin;
- Yr effeithiau negyddol ar fusnes ffermio o ganlyniad i gaffael ardaloedd helaeth o dir a choetir at ddibenion mesurau lliniaru amgylcheddol; a'r
- Effaith negyddol ar fusnes lleol o ganlyniad i golli masnach sy'n mynd heibio.

1.8 Mae'r adroddiad hwn yn cynnwys disgrifiad byr o ardal y Cynllun, a phrif bwyntiau'r achosion fel y'u cyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru, cefnogwyr a gwrthwynebwyr (trwy gyfrwng tystiolaeth i'r Ymchwiliad a gwrthwynebiadau ysgrifenedig). Dilyniir hynny gan yr achosion mewn perthynas â'r dewisiadau amgen a awgrymwyd. Yna, yn olaf, rhoddaf fy nghasgliadau a'm hargymhellion.

## **MATERION GWEITHDREFNOL**

- 2.1 Cynhaliwyd yr Ymchwiliad o dan Reolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994 a Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 2010. Ni wnaed unrhyw gyflwyniadau cyfreithiol ffurfiol ac ni chodwyd unrhyw faterion gweithdrefnol o sylwedd yn yr Ymchwiliad.
- 2.2 Yn yr Ymchwiliad, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod yr holl Weithdrefnau Statudol wedi cael eu cwblhau'n iawn a chyflwynodd gopïau o'r dogfennau perthnasol yn ymwneud â hyn mewn nodyn ffeil o'r enw Trosolwg o'r Gweithdrefnau Statudol (PID 011).
- 2.3 Cyhoeddwyd y Gorchymyn Llinell drafft, y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO) drafft a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO) yn hwyr ym mis Gorffennaf ac yn gynnar ym mis Awst 2020. Daeth y cyfnod ar gyfer cyflwyno sylwadau neu wrthwynebiadau i ben ar 9 Medi 2020. Cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol (ES) ar 29 Gorffennaf 2020 (CD 3.01.01 i 3.21.01). Mae'r ES yn amlygu prif effeithiau amgylcheddol y Cynllun ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau effeithiau a darparu mesurau lliniaru a gwella amgylcheddol hanfodol, lle y bo'n ymarferol. Rwyf wedi ystyried y wybodaeth hon yn yr adroddiad hwn.
- 2.4 Mae pedair Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) o fewn 10km o'r Cynllun (Afonydd Cleddau [1.2 km i'r gorllewin]; Sir Benfro Forol [4.5 km i'r gorllewin]; Yerboston Tops [7.2 km i'r de-orllewin]; Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherton [7.9 km i'r de-orllewin]) a dwy ACA arall a ddynodwyd ar gyfer ystlumod o fewn 30km o'r Cynllun. O ganlyniad i agosrwydd y safleoedd hyn, cynhaliwyd Asesiad o Oblygiadau'r Cynllun i Safleoedd Ewropeaidd a chyhoeddwyd Datganiad i Lywio Asesiad

Priodol (SIAA) ar 29 Gorffennaf 2020 (CD 4.06.12). Rhoddwyd cadarnhad i'r Ymchwiliad<sup>3</sup> bod y ddogfen hon yn cynnwys y ddau gam h.y. yr Asesiad o Oblygiadau'r Cynllun i Safleoedd Ewropeaidd a'r SIAA. Rwyf wedi ystyried y wybodaeth hon yn yr adroddiad hwn hefyd.

- 2.5 Ar 13 Hydref 2020, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru gylchlythyr newydd 003/2019: Prynu Gorfodol yng Nghymru a 'Rheolau Crichel Down' (Fersiwn Cymru) 2020. Roedd y dystiolaeth gerbron yr Ymchwiliad yn ymwneud â Chylchlythyr 2004, a ganslwyd gan Gylchlythyr 003/2019. Mae'r profion perthnasol ar gyfer y CPO yn gyson o hyd, at ei gilydd, ac mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau bod y wybodaeth angenrheidiol wedi cael ei darparu. Ystyrir gofynion Cylchlythyr 003/2019 yn yr adroddiad hwn.
- 2.6 Mae rhestrau o'r rhai a oedd yn bresennol a'r dogfennau wedi'u hatodi yn Atodiadau A a B, yn y drefn honno. Mae Atodiad C yn rhoi manylion cryno ynglŷn â'r addasiadau a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru i'r Gorchmynion drafft. Yn dilyn trafodaethau â'r tîrfeddiannwr, tynnodd Llywodraeth Cymru addasiad 1 yn ôl. Felly, mae'r rhestr yn cyfeirio at addasiadau 2 i 9 yn unig.

### **CRYNODEB O DIROEDD Y CYNLLUN**

- 3.1 Byddai'r Cynllun yn gwella 1.8 km o gefnffordd yr A40 o'r gylchfan ym Mhenblewin i bwynt ger Sodston Lodge oddeutu 550m i'r gorllewin o gyffordd bresennol Croesffordd Maencoch. Byddai'r Cynllun i gyd, fwy neu lai, oddi ar linell bresennol y ffordd, gan osgoi cyffordd Croesffordd Maencoch. Byddai trosbont newydd yn cael ei hadeiladu i gludo'r B4313 dros y ffordd newydd.
- 3.2 Ar ei ben gorllewinol, byddai'r Cynllun yn gadael llinell yr A40 bresennol ac yn mynd i'r de yn gyntaf ar arglawdd i gadwynedd o oddeutu 0+4000. Yna, byddai'n dechrau mynd i lawr i drychiad oddeutu 6.3m o ddyfnder lle y byddai'n cyfarfod â Redstone Road rhwng Croesffordd Maencoch a Chartref Gofal Blaenmarlais (cadwynedd 0+570). Byddai Redstone Road yn croesi'r Cynllun ar bont ac yn ymuno â'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd i'r dwyrain o hen gyffordd Croesffordd Maencoch. Byddai'r hen A40 yn parhau fel ffordd leol i ymuno â'r Cynllun wrth gylchfan Penblewin.
- 3.3 O Redstone Road i gadwynedd 0+800, byddai'r Cynllun yn newid o drychiad i arglawdd ac yn troi ychydig i'r chwith. Byddai'r arglawdd yn parhau tua'r dwyrain gan groesi 2 gwrs dŵr bach a throi'n ysgafn i'r dde. Byddai'r arglawdd yn dod i ben ar gadwynedd 1+400, a byddai'r Cynllun yn mynd i mewn i drychiad 8m o ddyfnder cyn ymuno â chylchfan Penblewin ar lefel bresennol y tir.
- 3.4 Byddai cylchfan Penblewin yn cael ei hymestyn i fod yn gylchfan â 6 braich, a fyddai'n darparu ar gyfer y gefnffordd arfaethedig (dwyrain a gorllewin), yr A478 (gogledd a de) a dwy ran arfaethedig o'r hen A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd. Yn rhan o'r Cynllun, byddai statws cefnffordd yr hen A40 i'r gorllewin yn cael ei thynnu a byddai'n darparu mynediad i Groesffordd Maencoch wrth deithio o'r dwyrain. Mae'r rhan

---

<sup>3</sup> Paragraff 3.106 PID 08



ddwyreiniol y tynnwyd ei statws cefnffordd yn ffurfio rhan o gynlluniau i wella'r A40 i'r dwyrain o gylchfan Penblewin o amgylch pentref Llanddewi Felffre<sup>4</sup>. Byddai'r fraich oddi ar y gylchfan sy'n gwasanaethu'r A40 bresennol i'r dwyrain yn angenrheidiol i gynnal mynediad i'r Ardal Orffwys a'r Parc Loriau.

#### **4. YR ACHOS O BLAID LLYWODRAETH CYMRU**

##### Cefndir

- 4.1 Mae'r A40 yn llwybr o bwysigrwydd 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.
- 4.2 Ym mis Tachwedd 2001, cyhoeddodd Cynulliad Cenedlaethol Cymru Fframwaith Trafnidiaeth Cymru, a amlinellodd fod angen gwella'r coridor trafndiaeth rhwng y dwyrain a'r gorllewin yng ngorllewin Cymru ar hyd yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr.
- 4.3 Ym mis Mawrth 2002, cyhoeddodd y Flaenraglen Cefnffyrdd (CD 4.01.44). Mae'r rhaglen hon yn datgan mai'r A40 yng ngorllewin Cymru yw'r rhan isaf ei safon o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd yn y Deyrnas Unedig, a bod angen gwella'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd. Ystyriodd astudiaeth aml-ddull welliannau i drafndiaeth gyhoeddus, a daeth i'r casgliad bod y costau sy'n gysylltiedig â gwella gwasanaethau i deithwyr yn debygol o fod yn fwy na'r refeniw, gan felly olygu bod angen cymhorthdal gweithredu. 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 i'r briffordd ar yr A40 ac roedd astudiaeth opsiynau llwybr wedi archwilio opsiynau ar gyfer ffordd gerbydau sengl a deuol.
- 4.4 Yn 2004, cyhoeddwyd dau brif gynllun gwella ffordd gerbydau sengl ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sanclêr:
  - i. Yr A40 Penblewin – Parc Slebets; ac
  - ii. Yr A40 Llanddewi Felffre - Penblewin.
- 4.5 Cwblhawyd rhan o'r cynllun cyntaf yn 2011 trwy ffordd osgoi Robeston Wathen, i Barc Slebets. Gwnaed gwaith datblygu pellach hefyd ar gyfer prosiect yr A40 Llanddewi Felffre – Penblewin. Cyhoeddwyd llwybr a ffefrir ar gyfer Gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin ym mis Mawrth 2010.
- 4.6 Cynhwyswyd y Cynllun hwn yn Adroddiad Opsiynau Dylunio'r A40 2015 (CD 4.02.10), a oedd yn arfarniad cam 1 WeITAG lefel uchel. Amlygwyd Croesffordd Maencoch fel lleoliad lle y ceir nifer o ddamweiniau a bwriadwyd i'r Cynllun gael ei gynnwys yn rhan o Welliannau Llanddewi Felffre i Benblewin bryd hynny. Ceisiwyd barn y cyhoedd am welliannau i

---

<sup>4</sup> Mae'r cynllun hwn yn destun Ymchwiliad ac adroddiad ar wahân i Weinidogion

Groesffordd Maencoch yn rhan o'r Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd ynglŷn â Chynllun Llanddewi Felffre i Benblewin yn 2017.

- 4.7 Mae Cynllun Llanddewi Felffre i Benblewin wedi'i restru o dan gyfeirnod R15 yng Nghynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2015: Diweddariad 2018 (CD 4.01.27), sef fframwaith o gynlluniau yn unol â nodau polisi a amlinellir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008 (CD 4.01.29). Roedd y ddogfen hon hefyd yn cynnwys: Newydd 2 – gwelliannau i'r A40 – 10.8 km o briffordd 2 + 1 wedi'i gwella rhwng Sanclêr a Hwlffordd yn y tymor canolig. Cyfeiriodd Datganiad Gweinidogol Ysgrifenedig yn 2013 at wella'r A40 fel mater o frys. Mae Ffyniant i Bawb: Y Strategaeth Genedlaethol 2017 (CD 4.01.33) Symud Cymru Ymlaen 2016-2021 (CD 4.01.37) yn cynnwys ymrwymadau i wella'r A40 yng ngorllewin Cymru yn sylweddol. Cyfeirir at warchod digon o dir i ddiogelu gwelliannau i'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr ym Mholisi GN.39 Llwybrau a Gwelliannau Trafnidiaeth yng Nghynllun Datblygu Lleol Sir Benfro (CD 4.01.58).
- 4.8 Ym mis Gorffennaf 2018, cyhoeddodd Uwch Grwner EM ei adroddiad ar atal marwolaethau yn y dyfodol, yn dilyn ei ymchwiliad i amgylchiadau damwain angheuol yng Nghroesffordd Maencoch (CD 4.01.06). Ym mis Awst 2018, ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Mr Ken Skates AS, yn ysgrifenedig (CD 4.01.83). Dywedodd "*mae risg marwolaethau yn y lleoliad hwn yn y dyfodol oni bai bod camau gweithredu priodol yn cael eu cymryd... Mae ymchwiliadau rhagarweiniol wedi dechrau i ddatblygu cyfleoedd goddiweddyd a gwelliannau diogelwch pellach ar hyd yr A40. Mae hyn yn cynnwys gwelliannau i Groesffordd Maencoch. Mae'r gwelliannau ychwanegol hyn i'r A40 wedi'u cynnwys yn y diweddariad i'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol*".
- 4.9 Cyhoeddwyd y Gorchmynion drafft ar gyfer Cynllun Gwella'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin ym mis Gorffennaf 2019. Cynhaliwyd Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn Llanddewi Felffre ym mis Mawrth 2020. Mae adroddiad yr Arolygydd ar yr Ymchwiliad hwnnw gyda Gweinidogion Cymru ar gyfer penderfyniad.
- 4.10 Arweiniodd y gwaith paratoi ar Gynllun Penblewin i Groesffordd Maencoch yn 2019 at ymgynghoriad cyhoeddus ynglŷn â 4 opsiwn llwybr. Ffariodd yr ymgynghoriad cyhoeddus fabwysiadu llwybr deheuol, sydd wedi cael ei ddewis ar gyfer llwybr y Cynllun. Nid oedd yr opsiwn hwn yn cynnwys cyffordd i'r A40 newydd yn Redstone Road i ddechrau. Yn dilyn pryderon a fynegwyd gan breswylwyr lleol a busnesau, ychwanegwyd cyffordd tua'r gorllewin yn unig at y llwybr a ffeirir, a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2019.
- 4.11 Amlygodd yr astudiaeth WeITAG (CDs 4.03.03 i 4.03.08) ystod o broblemau gwirioneddol a chanfyddedig i'w datrys ar yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin.
- Mae cyffordd yr A40 Croesffordd Maencoch islaw safonau modern. Gall gweledd gwael a gosodiad cyffordd is-safonol arwain at ddamweiniau ffordd difrifol.

- Mae cyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd yn arwain at amserau siwrneiau annibynadwy a rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr.
- Mae confois achlysurol o gerbydau nwyddau trwm o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol sy'n symud yn araf yn gallu cyfrannu at gyfnodau o blatwnio ac amserau siwrneiau annibynadwy, a waethygir gan gyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd.
- Mae amrywiadau tymhorol o ran faint o draffig sy'n teithio ar hyd yr A40, yn enwedig yn ystod misoedd yr haf, yn gallu arwain at draffig sy'n symud yn araf, gan achosi amserau siwrneiau annibynadwy, a waethygir gan gyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd.
- Ceir llawer o gyffyrdd ffyrdd ymyl a mynedfeydd uniongyrchol i eiddo a chaeau amaethyddol oddi ar yr A40, sy'n gallu cyfrannu at broblemau gweithredol ar hyd y ffordd.
- Mae cymysgedd o fathau o draffig yn defnyddio'r ffordd, sy'n gallu cyfrannu at amserau siwrneiau annibynadwy a rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr, symudiadau peryglus a gwrthdrawiadau difrifol.
- Mae diffyg cysylltedd trafndiaeth gyhoeddus strategol yn Sir Benfro yn golygu'n gyffredinol y dibynnir ar y car preifat ar gyfer cysylltiadau rhyng-drefol.

4.12 Yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (CD 4.01.11), defnyddiwyd ymagwedd a arweinir gan amcanion. Mae gwaith yr astudiaeth wedi amlygu'r amcanion canlynol ar gyfer y Cynllun:

- O1 gwella gwydnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd coridor trafndiaeth y dwyrain-gorllewin er mwyn cyrraedd cyrchfannau allweddol o safbwynt cyflogaeth, cymunedau a thwristiaeth.
- O2 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;
- O3 lleihau hollti cymunedol a chreu buddion o ran iechyd ac amwynderau.;
- O4 gwella diogelwch wrth Gyffordd Croesffordd Maencoch (gan gynnwys diogelwch canfyddedig) a lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau;
- O5 hyrwyddo teithio llesol drwy feicio, marchogaeth a cherdded er mwyn cynnig cyfleoedd i bobl fyw bywydau iach;
- O6 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;
- O7 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;

- O8 rhoi ystyriaeth ofalus i effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau lle bo hynny'n ymarferol.
- 4.13 Mae Adroddiad Cam 3 WelTAG (CD 4.03.07) yn asesu pa mor dda y mae'r Cynllun yn cyflawni yn erbyn yr amcanion. Mae'r canlyniadau'n dangos y byddai'r Cynllun yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at amcanion 1 i 6 ac y byddai'n cael rhai effeithiau niweidiol ar amcanion 7 ac 8.
- 4.14 Mae'r awdurdodau perthnasol wedi cadarnhau y byddai Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop ar gael ar gyfer y Cynllun, er gwaethaf Brexit ac ymadawiad y Deyrnas Unedig o'r Undeb Ewropeaidd. Byddai'r cyllid hwn yn talu am oddeutu dwy ran o dair o'r gost gyfan.

### **Cydymffurfio â Deddfwriaeth a Pholisïau**

- 4.15 Er nad ymchwiliad cynllunio yw hwn, mae adran 10 (2) Deddf Priffyrdd 1980 yn mynnu bod Gweinidogion Cymru, wrth edrych ar gynigion i adeiladu rhan newydd o gefnffordd, yn rhoi ystyriaeth briodol i ofynion cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth.

*Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016*

- 4.16 Gosododd Adran 6 y Ddeddf (CD 4.01.05) ddyletswydd uwch ar awdurdodau cyhoeddus, wrth arfer eu swyddogaethau, i geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth, i'r graddau bod hynny'n gyson ag arfer eu swyddogaethau'n briodol ac, wrth wneud hynny, hyrwyddo cydnheredd ecosystemau. Cyflwynir gwybodaeth am effeithiau'r Cynllun yn yr ES a'r SIAA. Daw'r dystiolaeth a gyflwynwyd i'r Ymchwiliad i'r casgliad bod gofynion Deddf yr Amgylchedd wedi cael eu bodloni o ganlyniad i ddyluniad y cynllun a'i gynigion lliniaru.

*Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (WFGA)*

- 4.17 Mae'r dystiolaeth yn archwilio p'un a yw'r cynllun wedi cael ei ddatblygu yn unol â'r WFGA (CD 4.01.10), ac i ba raddau y byddai'n cyfrannu at y saith nod llesiant yn y Ddeddf. Mae WelTAG 2017 yn darparu fframwaith ar gyfer asesu newidiadau arfaethedig i system drafndiaeth Cymru. Diwygiodd a diweddarodd yr arweiniad i ymgorffori'r egwyddorion datblygu cynaliadwy a geir yn yr WFGA, ac fe'i cymeradwywyd gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru. Ffurfiwyd yr amcanion gan ystyried y saith nod llesiant yn yr WFGA. Mae adroddiad cam 3 WelTAG (CD 4.03.07) yn amlinellu asesiad o'r opsiwn a ffefrir yn erbyn amcanion llesiant Llywodraeth Cymru. Dangosodd yr ymarfer hwn sut y byddai'r opsiwn a ffefrir yn mynd i'r afael â'r problemau a'r amcanion a amlygwyd ar gyfer y cynllun, a sut y byddai'n cyfrannu at nifer o'r amcanion llesiant ac felly'n cyflawni'r nodau llesiant.
- 4.18 Mae'r broses o ddatblygu'r Cynllun wedi bodloni'r pum ffordd o weithio a amlinellir yn yr WFGA. Byddai'r Cynllun yn mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd yn y tymor hwy. Mae'r ES yn ystyried yr amryw effeithiau y byddai'r Cynllun yn eu cael ac yn cynnig mesurau lliniaru helaeth i fynd i'r afael â'r effeithiau hyn. Defnyddiwyd ymagwedd integredig: er enghraifft, cytunwyd ar amcanion y cynllun gan grŵp adolygu a oedd yn cynnwys

Cyngor Sir Penfro (PCC). Mae'r Cynllun wedi esblygu wrth ymateb i geisiadau gan y gymuned. Er enghraifft, ychwanegwyd cyffordd ynys ffug ar gyfer traffig tua'r gorllewin i fynd i'r afael â phryderon a godwyd ynglŷn â diffyg cysylltedd i Redstone Road.

- 4.19 Mae'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy (CD 4.03.09) yn dadansoddi'r cyfraniad y byddai'r Cynllun yn ei wneud at amcanion llesiant cenedlaethol a lleol, ac felly'r nodau llesiant cenedlaethol. Mae'n dangos cyfraniadau cadarnhaol at gyflawni 9 o'r amcanion llesiant cenedlaethol a sawl amcan lleol.
- 4.20 Cymerwyd camau i leihau allyriadau carbon y Cynllun trwy leihau nifer y goleuadau, ailddefnyddio deunydd a gloddiwyd o fewn y gwaith, a lleiafu trwch palmentydd lle y bo'n bosibl. Er hynny, byddai'n cael effaith niweidiol ar leihau allyriadau carbon a mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd. Dros gyfnod 60 mlynedd yr arfarniad, byddai cynnydd 1% yng nghyfanswm yr allyriadau carbon yn sgil adeiladu'r ffordd o gymharu â'r sefyllfa Gwneud y Lleiaf Posibl. Byddai defnydd o'r ffordd (neu ei gweithrediad) yn lleihau allyriadau carbon mewn gwirionedd oherwydd byddai'r rhan newydd o'r ffordd yn fyrrach na'r rhan y mae'n ei disodli. At ei gilydd, felly, ni fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at fodloni un o'r amcanion llesiant cenedlaethol, ond byddai'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at y rhan fwyaf o'r lleill.
- 4.21 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei bod yn argyfwng hinsawdd ym mis Ebrill 2019 ac ymrwymodd i leihau allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr (GHG) yng Nghymru 95% erbyn 2050. Mae gan Lywodraeth Cymru ddyhead i gyrraedd allyriadau sero-net erbyn 2050 hefyd. Fodd bynnag, nid yw hyn wedi arwain at wahardd adeiladu ffyrdd newydd yn gyfan gwbl yng Nghymru. Mae PID 12 yn amlinellu'r cyd-destun ar gyfer y cyhoeddiad ynghylch argyfwng hinsawdd. Mae hefyd yn rhoi llinell amser o ddatganiadau Gweinidogion Cymru ers y cyhoeddiad sy'n cefnogi amryw gynlluniau ffyrdd yng Nghymru ac sy'n ymrwymo'r llywodraeth i geisio sicrhau eu bod yn cael eu hadeiladu. Pwynt arall pwysig yw bod Llywodraeth Cymru yn gweithredu ar draws pob maes y mae'n gyfrifol amdano i gyrraedd ei tharged newid yn yr hinsawdd. Mae'r camau gweithredu<sup>5</sup> y mae'r llywodraeth yn eu cymryd i gyrraedd y targed wedi'u hamlinellu yn y dystiolaeth. Felly, er y byddai'r Cynllun yn arwain at gynnydd bach mewn allyriadau GHG, ni ddylid ystyried hyn ar ei ben ei hun ond, yn hytrach, yng nghyd-destun camau gweithredu ehangach y llywodraeth. Byddai'n anghywir ac yn anymarferol dod i'r casgliad na fyddai'r prosiect yn gyfystyr â datblygu cynaliadwy ar sail effaith niweidiol bosibl ar un amcan neu nod llesiant, heb ystyried ei gyfraniadau cadarnhaol at amcanion a nodau llesiant eraill. At ei gilydd, byddai'r cynllun yn gwneud cyfraniad arwyddocaol at gyflawni'r nodau llesiant cenedlaethol, ac felly byddai'n rhan o'r broses o wella elfennau llesiant datblygu cynaliadwy, fel y'u diffinnir yn yr WFGA.

*Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013*

---

<sup>5</sup> Amlinellir yr 8 prif gam gweithredu ar wefan Llywodraeth Cymru.

4.22 Mae'r Ddeddf hon (CD 4.01.13) yn creu dyletswyddau newydd i awdurdodau prifyrdd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr a darparu'n well ar eu cyfer er mwyn iddynt gyflawni siwrneiau pwrpasol. Mae hefyd yn mynnu bod Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn hyrwyddo cerdded a beicio fel dull trafndiaeth fel bod cymunedau lleol yn dibynnu llai ar geir ar gyfer siwrneiau byr. Trwy osgoi Croesffordd Maencoch a darparu pont dros yr A40 wrth Redstone Road, byddai'r cynllun yn lleihau traffig a gwrthdaro rhwng traffig a cherddwyr. Byddai hyn yn helpu i greu amgylchedd mwy diogel a dymunol ac yn lleihau'r posibilrwydd o ddamweiniau. Mae cyfleoedd eraill hefyd ar gyfer buddion i gerddwyr, beicwyr a marchogion (WCHR) yn y cynigion ar gyfer y rhan o'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd a fyddai'n cael ei hosgoi gan y cynllun. Amlinellir y buddion hyn yn y cynigion tynnu statws cefnffordd. Ystyrir bod y cynllun yn cyd-fynd â'r Ddeddf hon.

*Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel*

4.23 Mae'r ddogfen hon (CD 4.01.24) yn gosod y sylfeini er mwyn i Gymru newid i fod yn genedl carbon isel. Mae'r cynllun yn amlygu mesurau ar gyfer sut mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflawni'r gyllideb garbon gyntaf ar gyfer y cyfnod 2016 – 2020. Cyfeirir at y targedau a osodir yn Neddf Newid yn yr Hinsawdd 2008 (CD 4.01.15) a Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016. Mae Llywodraeth Cymru yn gweithredu ar draws ei holl feysydd cyfrifoldeb er mwyn cyflawni ei huchelgeisiau i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd, ar yr un pryd â chydabod yr heriau difrifol y mae'n ei hwynebu. Mae'r cynllun yn amlinellu 100 o bolisiau a chynigion y mae Llywodraeth Cymru wedi'u cyflwyno ar draws ei holl bortffolios gweinidogol. Darparodd cyllideb 2020-21 arian i gefnogi datgarboneiddio. Felly, er y byddai'r Cynllun yn arwain at gynnydd bach mewn allyriadau GHG, ni ddylai hyn gael ei ystyried ar ei ben ei hun ond, yn hytrach, yng nghyd-destun mentrau ehangach Llywodraeth Cymru sy'n ceisio datgarboneiddio trafndiaeth trwy annog cerbydau trydan a darparu seilwaith gwefru. Mae hefyd yn bwysig pwysleisio bod yr amcanestyniadau allyriadau defnyddwyr ar gyfer y Cynllun yn geidwadol iawn ac nad ydynt yn caniatáu ar gyfer defnydd uwch o gerbydau trydan.

*Cynllun Cyllid Trafndiaeth Cenedlaethol 2015 a Diweddariad 2018*

4.24 Mae Diweddariad 2018 i'r Cynllun Cyllid Trafndiaeth Cenedlaethol (CD 4.01.27) yn rhestru'r gwahanol gynlluniau trafndiaeth y bydd Llywodraeth Cymru yn eu cyflawni, yn unol â Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2008 (CD 4.01.29). Mae'r Cynllun hwn wedi'i restru o dan gyfeirnod NEW2, sy'n cynnwys 10.8km o welliannau i'r A40 (cynlluniau 2+1) rhwng Sanclêr a Hwlffordd. Mae Cynllun Llanddewi Felffre wedi'i restru o ran R15. Gallai'r Cynllun hwn gael ei gyflawni ar y cyd â Chynllun Llanddewi Felffre, o bosibl.

4.25 Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd y Gweinidog ar y pryd ddatganiad ysgrifenedig yn amlinellu ei blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth. Nododd fod gwella'r A40 wedi cael ei amlygu fel blaenoriaeth gan Fwrdd Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a bod y Gweinidog yn bwriadu gwneud gwaith datblygu pellach ar welliannau a gynigiwyd yn flaenorol.

*Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 10 (PPW)*

- 4.26 Byddai'r Cynllun yn cyflawni nifer o'r Canlyniadau Creu Lleoedd Cynaliadwy Cenedlaethol a ddiffinnir PPW 10 (CD 4.01.30). Mae PPW yn diffinio 3 thema cysylltiedig â lleoedd sydd â'r nod o gynnal neu greu lleoedd cynaliadwy a chyflawni'r canlyniadau creu lleoedd cynaliadwy cenedlaethol. Byddai'r Cynllun yn bodloni'r cyntaf o'r themâu hyn – Lleoedd Egniol a Chymdeithasol. Mae wedi'i chynnwys mewn polisiau trafndiaeth cenedlaethol a lleol. Byddai'n lleihau hollti ac yn gwella hygrychedd i gerddwyr, beicwyr a marchogion. Nid yw'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy<sup>6</sup> yn berthnasol gan fod hynny'n ymwneud ag asesu datblygiadau newydd ac nid gwelliannau i'r prif rwydwaith ffyrdd. Byddai'r Cynllun yn cyflawni'r amcanion Lleoedd Egniol a Mentrus yn PPW. Mae'r buddion yn cynnwys gwell diogelwch ar y priffyrdd; hybu'r economi leol a thwristiaeth trwy wella mynediad i'r ardal bellennig hon; llai o lygredd aer, sŵn a hollti cymunedol, a gwell cyfleoedd ar gyfer teithio llesol.
- 4.27 Y drydedd thema yw Lleoedd Unigryw a Naturiol, sy'n ystyried yr amgylchedd hanesyddol, y dirwedd, bioamrywiaeth/ecoleg, ansawdd aer ac effeithiau sŵn.
- 4.28 Amlinellwyd y safbwynt mewn perthynas â GHG uchod. Mae'r effeithiau ar yr amgylchedd hanesyddol wedi cael eu hystyried yn ofalus mewn cysylltiad agos â Cadw ac Ymddiriedolaeth Archaeolegol Dyfed. Cynigir rhaglen o liniaru a chofnodi yn yr ES. Mae'r effaith ar y dirwedd wedi cael ei lleihau i'r eithaf trwy gynigion dylunio a thirweddu cynhwysfawr y Cynllun. Mae'r goblygiadau ar gyfer bioamrywiaeth wedi cael eu hystyried ac mae mesurau lliniaru a gwella'n cael eu cynnig. Mae Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) wedi cadarnhau nad oes ganddo wrthwynebiadau a'i fod yn fodlon â'r cynigion lliniaru. Mae'r dystiolaeth yn cadarnhau bod y cynllun yn bodloni gofynion Deddf yr Amgylchedd, y Ddeddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad, PPW a Nodyn Cyngor Technegol 5 – Cadwraeth Natur a Chynllunio. Byddai'r Cynllun yn arwain at well ansawdd aer a llai o effeithiau sŵn ar gyfer nifer o anheddau. Felly, mae'r cynllun yn cyd-fynd â'r WFGA a PPW o ran y thema hon a nodau fel Cymru Iachach.
- 4.29 Mae'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol yn ategu PPW. Enw'r fersiwn ddiweddaraf yw Cymru'r Dyfodol ac mae'r Senedd wrthi'n craffu arni ar hyn o bryd<sup>7</sup>. Mae'r canlyniadau'n cyflwyno gweledigaeth ar gyfer yr 20 mlynedd nesaf ac yn pwysleisio pwysigrwydd cysylltiadau (ffisegol a digidol) da. Ceir ardal dwf ranbarthol ar gyfer rhanbarth y de-orllewin o amgylch Trefi Hafan Sir Benfro. Cydnabyddir pwysigrwydd twristiaeth a chysylltiad yr A40. Byddai'r Cynllun yn gwella mynediad i Byrth Strategol Trefi'r Hafan ac Abergwaun. Byddai gwelliannau'n cael eu cyflawni o ran amlygiad i sŵn ac ansawdd aer. Byddai'r Cynllun yn gwella diogelwch a dibynadwyedd amser siwrneiau ar lwybr TEN-T. Felly, byddai'n cyd-fynd â pholisiau ac amcanion Cymru'r Dyfodol.

---

<sup>6</sup> PPW paragraff 4.1.11

<sup>7</sup> Roedd argymhellion y Pwyllgorau craffu wedi cael eu cyflwyno i'r Gweinidog i'w hystyried erbyn i'r adroddiad hwn gael ei baratoi.

## Traffig ac Economeg

- 4.30 Cydnabuwyd pwysigrwydd yr A40 yn rhan o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd ac ansawdd gwael y rhan rhwng Sanclêr a Hwlfordd. Amlinellwyd y problemau sy'n gysylltiedig â'r ffordd bresennol uchod. Mae'r astudiaethau o'r rhwydwaith a'r cyffyrdd o fewn ardal y Cynllun yn dangos bod traffig yn symud yn rhydd ar y rhan hon o'r A40 bresennol. Mae tagfeydd cyfyngedig o rhwng 18 a 25% ar y ddwy adeg frig, ac mae hyn yn debygol o fod oherwydd cerbydau sy'n symud yn araf a diffyg cyfleoedd diogel i oddiweddyd. Bydd hyn yn cynyddu yn sgil y twf a ragwelir mewn traffig.
- 4.31 Yn ystod y cyfnod 10 mlynedd rhwng 2008 a 2018, bu 9 damwain ar y rhan o'r A40 sydd i'w disodli. Roedd y damweiniau'n cynnwys sawl gwrthdrawiad penben a gwrthdrawiadau wrth oddiweddyd. Rhoddir dadansoddiad pellach isod.
- 4.32 Mae sawl rhan o'r A40 rhwng Hwlfordd a Sanclêr wedi cael ei huwchraddio i ffyrdd WS2+1. Mae data damweiniau'n dangos bod y gyfradd ddamweiniau ar gyfer ffyrdd WS2+1 sydd â therfyn cyflymder 50 neu 60mya 54% yn is na'r gyfradd ddamweiniau gyfatebol ar gyfer ffyrdd cerbydau sengl sydd â'r un terfyn cyflymder.
- 4.33 Penderfynwyd defnyddio matrices siwrnai sefydlog oherwydd amgylchiadau penodol ardal yr astudiaeth a thraffig. Darperir tystiolaeth o sut cafodd y model ei raddnodi a'i wirio, sy'n dangos bod model traffig y Cynllun yn darparu cynrychiolaeth gadarn o amodau traffig a arsylwyd yn ystod y flwyddyn sylfaen, ac felly ei fod yn addas i'r diben i baratoi rhagolygon traffig ar gyfer blynyddoedd y dyfodol i arfarnu'r cynllun arfaethedig. Ystyriwyd y traffig rhagamcanol o ddatblygiadau sydd wedi'u cynllunio ar gyfer Arberth yn y dyfodol hefyd.
- 4.34 O ran amser siwrneiau, byddai'r cynllun yn arwain at arbed rhwng 3 a 5 eiliad tua'r dwyrain a rhwng 11 a 15 eiliad tua'r gorllewin. Nid yw hyn yn ystyried y buddion cronol a ddaw yn sgil cyfleoedd goddiweddyd mewn mannau eraill o ran gwella amser siwrneiau ar yr A40. Mae'r mesur tagfeydd yn dangos y disgwylir i'r ffordd weithredu o dan senarios llif rhydd. Nid yw hyn yn cyfleu effaith cerbydau araf ar gyflymder traffig. Mae arsylwadau'n cadarnhau bod defnyddwyr ffyrdd yn cael eu dal y tu ôl i gerbydau araf ar adegau, a gallai hyn ddigwydd yn amlach wrth i'r galw am deithio gynyddu.
- 4.35 Pennwyd gwerth ariannol i gostau a buddion y cynllun, a gyfrifwyd yn unol â'r canllawiau perthnasol. Mae'r buddion yn cynnwys lwfans gwerth ariannol am lai o bobl yn cael eu hanafu a'u lladd o ganlyniad i'r cyfraddau damweiniau is ar gyfer ffyrdd WS2+1. Amcangyfrif ceidwadol yw hwn. Mae'r costau cyffredinol yn cynnwys lwfansau priodol ar gyfer tuedd risg ac optimistiaeth, a hynny unwaith eto yn unol â'r dulliau cymeradwy. Y costau amcangyfrifedig yw £23m, yn ôl prisiau 2018. Mae'r dull safonol a ddefnyddir yn y Deyrnas Unedig yn mynnu bod ffigurau'n cael eu gostwng i werthoedd 2010 fel y gellir cymharu pob Cynllun ar yr un sail. Y ffigurau hyn yw £15.74m o gostau a £4.24m o fuddion, gyda gwerth presennol net (NPV) o -£11.5m sy'n arwain at BCR o 0.27. Nid yw'r dadansoddiad yn



cynnwys buddion eraill fel gwella dibynadwyedd amser siwrneiau; darparu cyfleoedd i oddiweddyd er mwyn osgoi platwnio a rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr; mynd i'r afael â llifoedd traffig uwch yn ystod cyfnodau gwyliau; buddion cadarnhaol o ran yr amgylchedd a chysylltedd; buddion economaidd ehangach; a buddion cynigion teithio llesol y Cynllun.

- 4.36 Cynhaliwyd dadansoddiad sensitifrwydd hefyd. Mewn sefyllfa twf traffig isel, mae'r BCR yn lleihau i 0.21, ac mewn sefyllfa twf uchel mae'r BCR yn cynyddu i 0.38. Cynhaliwyd dau brawf arall.
- 4.37 Roedd y dadansoddiad cyntaf<sup>8</sup> yn ymwneud â'r ystadegau damweiniau ar gyfer yr A40 bresennol yn ardal y Cynllun ar gyfer y cyfnod 2008 i 2018. Yn ystod y cyfnod hwnnw, bu 9 damwain ar y rhan o'r A40 a fyddai'n cael ei disodli gan y Cynllun. Bu un ddamwain angheuol, un ddamwain ddifrifol a thair damwain fach wrth gyffordd Croesffordd Maencoch. Digwyddodd y damweiniau angheuol a difrifol o ganlyniad i wrthdrawiadau wrth i gerbydau fynd allan o Redstone Road i ymuno â'r A40. Bu un ddamwain angheuol ac un ddamwain ddifrifol a achoswyd gan oddiweddyd peryglus ar yr A40 rhwng Croesffordd Maencoch a chylchfan Penblewin. Bu dwy ddamwain fach arall hefyd – un i'r gorllewin o Groesffordd Maencoch ac un wrth gylchfan Penblewin. Mae'r dystiolaeth yn cynnwys gohebiaeth gan aelodau'r cyhoedd sy'n defnyddio Croesffordd Maencoch, yn mynegi eu pryderon ynglŷn â diogelwch<sup>9</sup>.
- 4.38 Er bod nifer y damweiniau'n gyson â'r cyfartaledd cenedlaethol ar gyfer ffordd o'r math hwn, mae difrifoldeb y damweiniau o ran marwolaethau ac anafiadau a achoswyd yn uwch o lawer yn ystadegol. Mae tebygolrwydd marwolaeth 8 gwaith yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol, ac mae tebygolrwydd anaf difrifol 45% yn uwch. Nid yw'r pecyn meddalwedd a ddefnyddir ar hyn o bryd i gyfrifo budd gostyngiad mewn damweiniau o ganlyniad i Gynllun yn caniatáu ar gyfer cymhwyso cyfraddau difrifoldeb damweiniau a arsylwyd yn lleol (neu wirioneddol). Cydnabyddir y cyfyngiad hwn yn y feddalwedd trwy nodyn sy'n dweud y bydd yn derbyn sylw mewn diweddariadau yn y dyfodol.
- 4.39 Felly, mae'r feddalwedd yn tanddatgan gwir fudd y Cynllun o ran damweiniau eithaf tipyn. Mae gwaith wedi'i gwblhau i gymhwyso'r cyfraddau difrifoldeb damweiniau lleol i'r Cynllun<sup>10</sup>. Dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd, byddai 9 marwolaeth, 3 anaf difrifol ac 20 mân anaf yn cael eu harbed (yn hytrach na'r 1 farwolaeth, 3 anaf difrifol a 24 mân anaf yn yr adroddiadau gwreiddiol). Gwir fudd ariannol y gostyngiad yn nifer y damweiniau fyddai £7.46m yn hytrach na'r gwerth gwreiddiol o £1.5m. Trwy gymhwyso'r buddion diwygiedig hyn i'r Cynllun, byddai'r BCR yn cynyddu i 0.67 yn hytrach na 0.27.
- 4.40 Mae'r ail brawf sensitifrwydd a gynhaliwyd yn ymwneud ag asesu cynigion a awgrymwyd i wella diogelwch yn ardal yr astudiaeth trwy leihau'r terfyn cyflymder wrth Groesffordd Maencoch ac ar y ffyrdd sy'n dynesu ati i

---

<sup>8</sup> Mae dadansoddiad manwl o ddamweiniau wedi'i gynnwys yng ngwrthbrawf Llywodraeth Cymru i wrthwynebiad R0017 – Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro

<sup>9</sup> Yn yr atodiadau i'r gwrthbrawf i R0017 Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro

<sup>10</sup> Yn yr atodiadau i'r gwrthbrawf i R0017 Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro.

40mya. Awgrymwyd y posibilrwydd hwn gan y Crwner yn yr adroddiad ar y ddamwain angheuol wrth Groesffordd Maencoch ac fe'i cefnogwyd gan sawl gwrthwynebydd. Profwyd senario lle mae'r terfyn cyflymder yn cael ei leihau i 40mya ar gyfer rhan 1.1 km wrth gyffordd Croesffordd Maencoch. Cymharwyd y Cynllun â senario gwneud y lleiaf posibl gyda'r terfyn cyflymder 40mya hwn ar waith. Byddai'n cryfhau'r achos economaidd o blaid y Cynllun o ganlyniad i well arbedion amser siwrneiau. Byddai'r BCR yn cynyddu i 0.83 yn y senario hwn.

- 4.41 Os ystyrir effaith gostwng y terfyn cyflymder i 40mya a'r gwir fuddion o ran damweiniau, gallai'r BCR ar gyfer y Cynllun fod yn 1.23 gydag NPV o oddeutu £3.5m. Cyflwynir y wybodaeth hon i ddangos sensitifrwydd yr achos i newidiadau yn y tybiaethau a wneir (fel y terfyn cyflymder) a bod yr achos economaidd gwreiddiol yn geidwadol iawn.
- 4.42 Mae'r achos economaidd ar gyfer y Cynllun yn dangos gwerth gwael am arian. Fodd bynnag, amcangyfrif ceidwadol yw hwn oherwydd nid yw sawl budd ychwanegol a fyddai'n debygol o godi wedi cael eu cyfleu. Mae'n bwysig cofio mai un agwedd yn unig ar yr achos cyffredinol dros fuddsoddi yw'r arfarniad economaidd, a dyna pam mae angen ei gydbwyso yn erbyn costau a buddion amgylcheddol a chymdeithasol eraill. Felly, dylid ystyried yr achos economaidd yng nghyd-destun amcanion cyffredinol y Cynllun. Ceir achos cyffredinol da o blaid y Cynllun.

## Peirianeg

- 4.43 Mae'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlffordd yn cynnwys 6 rhan lle mae cyfleoedd i oddiweddyd (2 tua'r dwyrain/ 4 tua'r gorllewin), sy'n cynrychioli 13% o'r hyd cyfan. Mae hyn ymhell islaw'r gymhareb 30% a argymhellir yn y DMRB ar gyfer llwybr o'r math hwn. Mae'r gyffordd wrth Groesffordd Maencoch islaw'r safon oherwydd y gwelededd ymlaen sydd ar gael, y baeau troi ynys ffug byr a chyfluniad y gyffordd. Gwnaeth adroddiad y Crwner ar y ddamwain angheuol wrth y gyffordd hon yn 2018 sawl argymhelliad i wella diogelwch. Gallai'r argymhellion gael effaith gyfyngedig ar fynd i'r afael â'r materion diogelwch a amlygwyd wrth Gyffordd Croesffordd Maencoch. Yn arbennig, byddai'r awgrym i ailgyflunio'r gyffordd yn effeithio ar eiddo yn yr ardal ac ni fyddai'n datrys y materion gwelededd. Byddai'n rhaid i'r gostyngiad awgrymedig i'r terfyn cyflymder gael ei orfodi ac mae arwyddion rhybudd eisoes wedi'u gosod wrth ddynesu at y gyffordd.
- 4.44 Mae'r broses o ddatblygu'r Cynllun wedi ystyried y ffactorau amgylcheddol o ran llwybro manwl, aliniad a thir ar gyfer mesurau lliniaru amgylcheddol. Cynigir sawl achos o lacio safonau'r DMRB er budd y Cynllun yn ei gyfanrwydd. Byddai nifer y goleuadau wrth gylchfan Penblewin yn cael eu lleihau. Mae hyn yn gofyn am wyro oddi wrth y safon, sydd wedi cael ei gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru. Darperir manylion am adeiladwaith y ffordd, gan gynnwys ffyrdd ymyl ac arwyneb ffordd sŵn isel.
- 4.45 Mae archwiliad annibynnol o ddiogelwch ar y ffyrdd wedi cael ei gynnal ynglŷn â'r Cynllun. Gwnaeth yr archwilwyr 22 o argymhellion ac mae'r tîm dylunio wedi derbyn pob un ohonynt, namyn un. Awgrymodd yr archwilydd ynysoedd ffisegol wrth y lôn troi i'r dde ar gyfer cyffordd

arfaethedig Croesffordd Maencoch. Nid yw hyn wedi cael ei dderbyn oherwydd byddai'n gwyro oddi wrth y safonau ar draul diogelwch ar y priffyrdd. Cymeradwywyd yr ymagweddd hon gan Banel Adolygu Technegol Llywodraeth Cymru. Mae'r gyffordd ynys ffug a gynigir ar gyfer Redstone Road yn fath diogel o gyffordd sy'n cydymffurfio â safonau'r DMRB. Darperir manylion sy'n dangos y cyfraddau damweiniau isel wrth gyffyrdd eraill o'r fath ar yr A40 rhwng Sanclêr a Hwlffordd (gweler WG 1.3.4). Byddai'r gyffordd arfaethedig wedi'i chyfyngu i fynediad o Redstone Road ar gyfer traffig sy'n teithio i'r gorllewin ac oddi yno yn unig. Byddai troi i'r chwith i ymuno â ffordd gyswllt Redstone Road ar gyfer traffig tua'r gorllewin ar yr A40 yn cael ei wahardd.

- 4.46 Byddai cylchfan 4 braich bresennol Penblewin yn cael ei disodli gan gylchfan 6 braich estynedig. Byddai'n debyg i'r gylchfan estynedig a gynigir yn rhan o Gynllun cyfagos Llanddewi Felffre i Benblewin, gan ychwanegu ffordd ymyl newydd i gysylltu â'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd a'r gefnffordd newydd a gynigir o dan y Cynllun hwn. Mae hyn yn golygu y gellir gweithredu'r ddau Gynllun yn annibynnol ar ei gilydd pe byddai penderfyniad o'r fath yn cael ei wneud.
- 4.47 Darperir manylion y cloddwaith, y trychiadau a'r argloddiau arfaethedig. Er y byddai modd aildddefnyddio llawer o'r deunydd sy'n cael ei gloddio i fewnlenwi, ar gyfer tirweddu neu fel uwchbridd, byddai angen mewngludo swm sylweddol o ddeunyddiau mewnlenwi crynswth. Disgrifir system ddraenio'r briffordd yn yr adroddiad strategaeth ddraenio (CD 4.04.04). Byddai system ddraenio gadarnhaol yn cael ei darparu ar gyfer y cynllun yn unol â safonau'r DMRB, sy'n cynnwys ystyriaeth ar gyfer y newid yn yr hinsawdd. Byddai dŵr ffo wyneb yn cael ei gasglu a'i gludo mewn pibellau o dan y ddaear i gyfleusterau gwanhau. Byddai cyfleusterau gwanhau'n cael eu darparu mewn basnau/pyllau, o faint digonol i ymdopi â digwyddiad 1 mewn 100 mlynedd +30% i ganiatáu am y newid yn yr hinsawdd. Cynigir 5 basn ar hyd y llwybr. Byddai tri yn derbyn dŵr ffo o'r gefnffordd (a gynhelir gan Lywodraeth Cymru) a byddai dau yn derbyn dŵr ffo o ffyrdd ymyl ac yn cael eu mabwysiadu gan PCC. O ganlyniad i'r cynigion draenio, byddai ansawdd dŵr yn cael ei gynnal i'r safonau gofynnol. Nid yw CNC na PCC wedi gwrthwynebu'r trefniadau draenio.
- 4.48 Diwygiwyd dyluniad y Cynllun yn dilyn yr ymgynghoriad cyhoeddus. Mynegwyd pryderon nad oedd mynediad cyfleus o Redstone Road i'r gorllewin ac oddi yno. Ystyriwyd sawl opsiwn, a daethpwyd i'r casgliad mai'r datrysiad gorau fyddai ffordd gyswllt arfaethedig Redstone Road. Mae'r ffordd gyswllt hon yn mynd o Redstone Road i'r A40 a byddai trefniant y gyffordd arfaethedig yn cynnwys ynys ffug troi i'r dde ar gyfer traffig tua'r dwyrain ar yr A40 i gyrraedd Redstone Road, a thro i'r chwith yn unig ar gyfer traffig tua'r gorllewin o Redstone Road.
- 4.49 Mae'r Cynllun wedi cael ei adolygu gan Gomisiwn Dylunio Cymru (DCFW) mewn cyfres o gyfarfodydd. Rhoddwyd sylw i'r sylwadau cynharach ar gynaliadwyedd ac allyriadau GHG. Yn y cyfarfodydd<sup>11</sup>, canmolwyd yr Hyrwyddwyr am ymgysylltu â'r broses ac fe'u hanogwyd i sicrhau bod y contractau ar gyfer y Cynllun yn sicrhau'r budd mwyaf i'r cyhoedd.

---

<sup>11</sup> Gweler CD 4.03.12 - 16

- 4.50 Yn amodol ar gwblhau'r gweithdrefnau statudol yn foddhaol, byddai contractwr Dylunio ac Adeiladu yn cael ei gaffael i ddylunio'r Cynllun yn fanwl a'i adeiladu. Disgwylir i'r gwaith adeiladu gymryd oddeutu 18 mis, yn dechrau yn yr hydref 2021 ac yn gorffen ar ddiwedd 2022. Mae profiad o adeiladu ffyrdd yn yr ardal hon, sydd wedi llywio adroddiadau'r Cynllun. Mae Adroddiad Adeiladwyedd (CD 4.04.09) wedi cael ei baratoi sy'n rhoi methodoleg adeiladu amlinellol ar gyfer y Cynllun, gan gynnwys diagramau dilyniannu / fesul cyfnod mewn lleoliadau rhyngwyneb allweddol. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu adeiladu'r Cynllun hwn a Chynllun Llanddewi Felffre ar yr un pryd, a allai arwain at arbedion effeithlonrwydd ariannol ac adeiladu. Nodir cyngor DCFW ar oruchwylio'r contractau'n ofalus ar ran y cleient.
- 4.51 Mae'r ystyriaeth a roddwyd i'r profiad yn yr ardal, ymchwiliadau safle ac adeiladwyedd wrth ddatblygu'r dyluniad rhagarweiniol yn rhoi hyder y gellir cyflawni'r Cynllun yn llwyddiannus mewn ffordd effeithlon ac amserol, gan gydnabod yn ddigonol yr amryw faterion amgylcheddol a pheirianegol a'r effaith breswylwyr, busnesau a thraffig. Mae'r cyfnod adeiladu wedi cael ei ystyried o ran cynnal cysylltiadau priffyrdd, mynedfeydd preifat a hawliau tramwy yn ystod y gwaith adeiladu. Er enghraifft, wrth i drosbont Redstone Road gael ei hadeiladu, byddai ffordd dros dro yn cael ei darparu i gynnal mynediad tra bod y gwaith yn cael ei wneud<sup>12</sup>. Oriau gwaith arferol y prosiect fyddai 0700 tan 1900 yn ystod yr wythnos a 0700 tan 1700 ar ddydd Sadwrn. Byddai unrhyw waith y tu allan i oriau arferol yn cael ei gytuno â'r swyddog iechyd yr amgylchedd lleol o flaen llaw, a byddai preswylwyr lleol yn cael gwybod. Mae gwaith dargyfeirio ar gyfer cyfarpar cyfleustodau wedi cael ei gytuno gyda'r holl ymgwymerwyr statudol perthnasol, nad yw'r un ohonynt yn gwrthwynebu'r Cynllun.
- 4.52 Byddai goleuadau ffyrdd yn cael eu darparu ar gylchfan Penblewin ac yn agos ati yn unig. Mae lleihau nifer y goleuadau'n arwain at fuddion megis llai o gost, llai o effaith weledol, llai o effaith ar rywogaethau a warchodir (ystlumod) a llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr. Cynigir darparu tanffyrdd i hwyluso mynediad amaethyddol diogel ar gyfer ffermydd ar wahân. Bydd y rhain yn darparu croesfannau diogel ar gyfer rhywogaethau a warchodir hefyd.
- 4.53 Mae camau wedi'u cymryd i leihau allyriadau GHG i'r graddau mwyaf sy'n ymarferol. Fel y nodwyd uchod, mae nifer y goleuadau wedi cael eu lleihau i'r eithaf. Datblygwyd dyluniad ac aliniad y briffordd i leihau faint o gloddwaith sy'n angenrheidiol gymaint â phosibl. Mae deunyddiau palmant yn ddwys o ran GHG, felly byddai trwch palmentydd yn cael ei leihau i'r graddau mwyaf sy'n ymarferol heb effeithio ar wydnwch.
- 4.54 Mae'r dystiolaeth yn disgrifio'r gwelliannau teithio llesol a fyddai'n cael eu gwneud i'r rhannau o'r hen A40 y bwriedir tynnu eu statws cefnffordd. Byddai lled y ffordd gerbydau'n cael ei gadw; byddai'r terfyn cyflymder yn cael ei leihau i 40mya; byddai llwybr cyd-ddefnyddio wedi'i wahanu ar gyfer beicio a cherdded yn cael ei ddarparu yn y llain ymyl ffordd a byddai'r arwyddion presennol yn cael eu tynnu ymaith. Byddai'r llwybr

---

<sup>12</sup> Mae addasiad 4 yn darparu ar gyfer y briffordd dros dro

hwn yn cysylltu â llwybrau i Arberth a thuag at Landdewi Felffre (a fyddai'n cael eu darparu yn rhan o'r Cynllun hwnnw). Wrth ddarparu'r Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd, ynghyd â'r ddarpariaeth yn y Gorchmynion drafft, cyflawnir Amcanion canlynol y Cynllun: lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau (O4); hyrwyddo teithio llesol ar ffurf beicio, marchogaeth a cherdded i ddarparu cyfleoedd i fyw bywydau iach (O5); lleihau hollti cymunedol a darparu buddion iechyd ac amwynder (O3).

- 4.55 Mae'r Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd ar gyfer yr A40 bresennol yn ategu dyheadau PCC i ddarparu llwybr teithio llesol rhwng Sanclêr a Hwlfordd. Mae PCC yn cefnogi'r cynigion. Mae'r Cyngor hefyd wedi cwblhau astudiaeth Cam 2 WelTAG yn ddiweddar sy'n canolbwyntio ar deithio cynaliadwy yn Arberth. Gallai'r Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd ategu'r cynllun hwnnw yn y dyfodol. Nid yw'r Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd yn rhan o'r Gorchmynion drafft, ac nid oes angen cymryd unrhyw dir ar eu cyfer. Byddent yn cael eu cynnwys yn yr Hysbysiad o Gontract er mwyn sicrhau y byddent yn cael eu gweithredu (CD 4.02.12).
- 4.56 Mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod achos cymhellol o blaid y cynllun a bod angen caffael tir a hawliau'n barhaol a dros dro er budd y cyhoedd. Y tir a'r hawliau sydd i'w caffael a ddangosir yn y CPO drafft yw'r lleiaf sy'n angenrheidiol i adeiladu, lliniaru, gweithredu a chynnal a chadw'r cynllun arfaethedig. Byddai'r rhan newydd o gefnffordd yn mynd trwy dir amaeth yn bennaf. Cynhaliwyd proses ymgynghori â'r rhai hynny y mae'r CPO drafft yn effeithio arnynt a chynigiwyd addasiadau i'r gorchmynion drafft, gyda chytundeb y tirlfeddianwyr perthnasol.

### **Yr amgylchedd**

- 4.57 Roedd y broses asesu effeithiau amgylcheddol (EIA) yn cynnwys sgrinio a chwmpasu, arolygon amgylcheddol a pharatoi'r ES go iawn. Mae Tabl 1 y ddogfen WG 1.4.2 yn amlinellu sut y cymhwyswyd canllawiau diwygiedig y DMRB ar EIA.
- 4.58 Byddai'r system ar gyfer draenio'r briffordd yn cynnwys proses drin tri cham, sef draeniau hidlo, pyllau dal a basnau gwanhau i dynnu ymaith a chadw llygrwyr hydawdd a chrog i sicrhau bod gollyngiadau i ddŵr daear neu gysiau dŵr lleol ar lefelau derbyniol. Rhoddir manylion ynglŷn â chynnal a chadw'r pyllau trin yn y ddogfen WG 1.4.4. Byddai mesurau arfer da safonol i ddiogelu adnoddau dŵr yn cael eu rhoi ar waith yn ystod y gwaith adeiladu. Felly, ni ddisgwylir unrhyw effaith niweidiol arwyddocaol ar yr amgylchedd dŵr o ganlyniad i adeiladu a gweithredu'r cynllun. Mynegodd CNC bryder ynglŷn â dŵr wyneb yn ymdreiddio i'r ddaear o rai o'r basnau draenio arfaethedig. Bydd hyn yn derbyn sylw trwy ymrwymiad amgylcheddol sy'n mynnu na chaniateir i ddŵr wyneb ymdreiddio i'r ddaear trwy fasnau draenio heb ganiatâd ysgrifenedig yr Awdurdod Cynllunio Lleol.
- 4.59 Cynhaliwyd asesiad o effeithiau tirweddol a gweledol y Cynllun yn unol â'r fethodoleg a ragnodir yn y DMRB, sy'n cyfeirio at y Canllawiau ar gyfer

Asesu Effeithiau Tirweddol a Gweledol, Trydydd Argraffiad<sup>13</sup>. Aseswyd yr effaith ar ardaloedd sydd wedi'u cynnwys o fewn dynodiadau tirwedd, a chanfuwyd na fyddai unrhyw effeithiau arwyddocaol. Mae 18 ardal cymeriad tirwedd o fewn ardal yr astudiaeth. Byddai 17 yn profi effaith niwtral a byddai 1 yn profi effaith niweidiol gyffredinol. Byddai'r effeithiau ar yr ardal gymeriad honno'n niweidiol iawn yn ystod y cyfnod adeiladu a'r flwyddyn gyntaf. Byddai'r mesurau lliniaru arfaethedig yn lleihau'r effeithiau hyn i effaith niweidiol fach erbyn blwyddyn 15. Rhoddodd yr asesiad o effeithiau gweledol ganlyniadau tebyg ar gyfer y golygfannau cynrychioliadol a amlygwyd. Byddai effeithiau niweidiol iawn ym Mhenblewin yn agos i'r Cynllun ac effeithiau niweidiol cymedrol ar hawl dramwy ym Mlaenffynnonau ac ym Mlaenmarlais. Erbyn blwyddyn 15, rhagfynegir effeithiau gweledol gweddilliol arwyddocaol ar gyfer tri eiddo preswyl, sydd oll yn agos i'r A40 bresennol. Byddai'r effeithiau niweidiol wrth y ddwy olygfan yn gymedrol o niweidiol.

- 4.60 Mae Cartref Gofal Blaenmarlais ar Redstone Road yn lletya preswylwyr ar ddau lawr. Mae safle'r cartref gofal wedi cael ei ystyried yn ofalus. Byddai'r A40 arfaethedig mewn trychiad wrth iddi fynd heibio i'r cartref. Mae lluniadau technegol yn dangos na fyddai'r ffordd a thraffig yn weladwy, hyd yn oed o'r ffenestri uchaf<sup>14</sup>. Bydd y plannu arfaethedig yn meddalu'r golygfeydd ymhellach dros amser. Byddai effeithiau sŵn gweithredol yn cael eu lliniaru gan y trychiad, y bwnd arfaethedig a wal gerrig bresennol yr ardd. Fe allai fod rhywfaint o sŵn dros dro yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai'r effeithiau ar ansawdd aer yn ddibwys.
- 4.61 Gallai'r cynllun achosi difrod ffisegol i weddillion archaeolegol claddedig. Mae rhaglen o werthuso a lliniaru archaeolegol wedi'i hamlinellu yn yr ES. Mae un heneb gofrestredig o fewn 500m o'r Cynllun, sef Beddrod Crwn Croesffordd Maencoch, a fyddai'n cael ei gwella oherwydd byddai'r brif ffordd ymhellach oddi wrth yr heneb. Mae dau adeilad rhestredig yng Nghartref Gofal Blaenmarlais: y tŷ ei hun ac ysgubor. Bydd effeithiau'r cynllun ar y tŷ a'r ysgubor rhestredig yn fach ac yn ddibwys, yn y drefn honno.
- 4.62 Dyluniwyd y Cynllun i gael yr effaith leiaf posibl ar dir amaeth trwy osgoi hollti ac ynysu lleiniau tir yn ddiangen, lle y bo'n bosibl. Bydd y Cynllun yn arwain at golli oddeutu 11.8 ha o dir amaeth yn barhaol. Nid oes unrhyw ran o'r tir yr effeithir arno yn y categori gorau neu fwyaf amlbwrpas a byddai ei golli o arwyddocâd niweidiol bach. Byddai'r cynllun yn effeithio ar bum fferm. Byddai pob un yn profi newidiadau o ran gweithrediadau o ddydd i ddydd, ond ni fyddai hyfywedd y daliadau dan fygythiad.
- 4.63 O ran ansawdd aer, mae'r crynodiadau llygredd presennol yn ardal yr astudiaeth yn isel ac mae'r amcanion ansawdd aer yn cael eu bodloni ar hyn o bryd. Er y byddai'r Cynllun yn cael un effaith niweidiol fach, ni fyddai'r amcanion NO<sup>2</sup> na PM<sup>10</sup> yn cael eu torri. Mae canlyniadau'r asesiad

---

<sup>13</sup> A gyhoeddwyd gan y Sefydliad Tirwedd a'r Sefydliad Rheoli ac Asesu Amgylcheddol 2013.

<sup>14</sup> Gweler PID 22

yn dangos y byddai'r Cynllun yn gwella ansawdd aer i'r rhan fwyaf o breswylwyr yn yr ardal.

- 4.64 Byddai effeithiau'r gwaith adeiladu ar yr amgylchedd yn cael eu rheoli trwy'r Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (CEMP)<sup>15</sup>, a fyddai'n rheoli perfformiad a gweithredoedd amgylcheddol y contractwr yn ystod y cyfnod adeiladu. Caiff ei ddiweddarau cyn i'r gwaith adeiladu ddechrau ac yn rheolaidd drwy gydol y cyfnod adeiladu. Byddai'r CEMP yn cynnwys datganiadau o ddull wedi'u paratoi, prif gynlluniau amgylcheddol a dogfennau eraill perthnasol fel y Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir (CD 4.06.47) a'r Gofrestr Camau Gweithredu ac Ymrwymadau Amgylcheddol (REAC)<sup>16</sup>. Er bod yr ymrwymadau amgylcheddol yn anstatudol, mae Llywodraeth Cymru yn eu trin fel petaent yn gyfrwymol. Bydd y CEMP yn sail i'r dogfennau "ôl-ofal a throsglwyddo" pan fydd y gwaith adeiladu wedi'i gwblhau.
- 4.65 Mae cyfres o amcanion amgylcheddol wedi llywio dyluniad y Cynllun er mwyn lleihau effaith y ffordd newydd ar dirwedd ac ecoleg yr ardal i'r eithaf. Mae mesurau lliniaru ymgorfforedig yn cynnwys ceisio lleihau uchder argloddiau gymaint â phosibl, cadw'r cynllun mor isel â phosibl yn y dirwedd, gwaith tirwedd a phlannu gwrychoedd cynhwysfawr yn enwedig ar yr argloddiau mawr, a dewis y llwybr er mwyn osgoi ardaloedd o goetir lle y bo'n bosibl. Mae'n anochel y bydd gwrychoedd yn cael eu colli o ganlyniad i'r cynllun, ond byddai gwrychoedd presennol yn cael eu cadw neu eu trawsleoli lle bynnag y bo'n bosibl. Byddai coed iach yn cael eu cadw a'u gwarchod lle y bo'n bosibl. Mae newidiadau i aliniad y Cynllun yn golygu y gellir gwarchod nifer fwy o goed perthi aeddfed unigol. Byddai llystyfiant hefyd yn cael ei blannu i helpu i liniaru rhywogaethau a warchodir, fel yr amlinellir yn y dystiolaeth ecoleg. Bydd lle i wneud rhywfaint o blannu o flaen llaw mewn ardaloedd lliniaru arfaethedig, fel y cytunwyd gyda CNC<sup>17</sup>, ac yng nghyffiniau Cartref Gofal Blaenmarlais.

## Ecoleg

- 4.66 Mae gofynion deddfwriaeth, polisi ac arweiniad perthnasol ynglŷn ag ecoleg a chadwraeth natur wedi cael eu hystyried ac wedi derbyn sylw. Cynhaliwyd arolygon priodol yn unol â chanllawiau arfer gorau. Amlinellir y canlyniadau yn y dystiolaeth a'r ES. Ymgynghorwyd â rhanddeiliaid amgylcheddol, gan gynnwys cyfarfodydd â Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC).
- 4.67 Amlinellir yr effeithiau posibl ar gynefinoedd a chyrsiau dŵr. Bydd adeiladu'r Cynllun yn arwain at gollu cynefinoedd glaswelltir, coetir a gwrychoedd. Byddai colli coetir a gwrychoedd yn sgil adeiladu'r cynllun yn cael effaith niweidiol fawr ac arwyddocaol. Dyma'r effaith heb fesurau lliniaru. Mae'n arwyddocaol oherwydd hyd yr amser mae'n ei gymryd i goetir newydd aeddfedu a phwysigrwydd y gwrychoedd.
- 4.68 Mae'r effeithiau posibl ar rywogaethau a warchodir sy'n bresennol yn ardal yr astudiaeth wedi cael eu hystyried yn ofalus a byddai mesurau lliniaru ac

---

<sup>15</sup> Mae fersiwn ragarweiniol (y CEMP rhagarweiniol) ar gael yn Atodiad 2.2 yr ES

<sup>16</sup> Gweler PID 20

<sup>17</sup> Paragraffau 3.83 – 3.85 PID 08 a 3.16 WG 1.4.4

osgoi priodol yn cael eu mabwysiadu yn y Cynllun. Byddai colli cynefin coetir a gwrychoedd yn cael effaith niweidiol ar rywogaethau Pathewod ac Ystlumod. Amlinellir effeithiau'r Cynllun ar safleoedd a ddynodwyd gan Ewrop (heb fesurau lliniaru) yn yr SIAA a phennod 8 yr ES. Mae'r effeithiau arwyddocaol posibl (heb unrhyw fesurau lliniaru) yn ymwneud â'r effeithiau ar ddyfrgwn; ystlumod pedol mwyaf, ystlumod pedol lleiaf ac ystlumod duon trwy wrthdaro â cherbydau a darnio cynefin; a'r effeithiau ar boblogaethau pysgod ACA Afonydd Cleddau trwy ddŵr ffo llygredig.

- 4.69 Amlinellir manylion y mesurau lliniaru ar gyfer gwaith adeiladu yn y CEMP ac fe'u crynhoir ym mharagraff 9.12 WG 1.6.2. Byddai'r mesurau arfaethedig ar gyfer rheoli llygredd dŵr ffo wyneb yn ystod adeiladu a gweithredu'r Cynllun yn mynd i'r afael â'r effeithiau niweidiol posibl ar boblogaethau pysgod. Aseswyd bod effeithiau gweddilliol cyffredinol y Cynllun pan fydd ar waith yn rhai niweidiol dibwys o safbwynt AEA. Ni fyddai unrhyw effeithiau niweidiol ar gyfanrwydd y safleoedd Ewropeaidd. Byddai'r effaith ar grynodiadau ystlumod sy'n chwilota am fwyd ac yn cymudo yn lleihau i effaith fach yn sgil y mesurau lliniaru arfaethedig. Byddai'r effaith weddilliol ar Bathewod yn un niweidiol fach. Mae'r CEMP yn amlinellu trefniadau monitro priodol yn ystod y cyfnodau adeiladu ac ôl-ofal. Bydd canlyniadau'r gwaith monitro yn cael eu hadrodd i CNC a chyrrff amgylcheddol statudol eraill perthnasol yn flynyddol. Yn ogystal, bydd cwmpas, dulliau a chanlyniadau'r gwaith monitro yn cael eu trafod trwy ymgysylltu ymhellach â'r grŵp cyswllt amgylcheddol yn ystod ac ar ôl adeiladu.
- 4.70 Mae'r mesurau lliniaru arfaethedig yn cynnwys saith croesfan bywyd gwyllt. Amlygwyd pedwar llwybr hedfan allweddol ar gyfer ystlumod y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt. Byddai cwlfertau'n cael eu darparu ar y llwybrau hyn ac yn cael eu dylunio i alluogi ystlumod (a rhywogaethau eraill) i groesi'r Cynllun yn ddiogel. Roedd CNC wedi mynegi pryder ynglŷn â dyluniad y cwlfertau ac mae diwygiadau wedi'u gwneud i'w maint a'r cynigion dylunio/plannu manwl<sup>18</sup>. Mae'r mesurau lliniaru hefyd yn darparu ar gyfer cysylltedd dros yr hen A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd. Bydd nifer y goleuadau stryd yn cael eu lleihau i'r eithaf er mwyn osgoi effeithiau ar ystlumod, pathewod, moch daear a dyfrgwn. Byddai'r goleuadau presennol yng Nghroesffordd Maencoch yn cael eu tynnu ymaith pe byddai'r Cynllun yn symud ymlaen. Bydd ffens famaliaid yn cael ei darparu ar hyd y Cynllun i atal perygl gwrthdrawiadau ac arwain mamaliaid tuag at y mannau croesi diogel. Cynigir cynefinoedd coetir, gwrychoedd a glaswelltir newydd.
- 4.71 Diwygiwyd dyluniad y cynllun i gynnwys cwlfertau o faint addas ar gyfer rhywogaethau coetir yn unol ag argymhellion yr arbenigwyr arweiniol yn y maes hwn<sup>19</sup>. Gwelwyd bod maint y cwlfertau a gynigiwyd yn rhan o'r gwelliannau i'r A40 yn Robeston Wathen gyfagos wedi cynyddu'r defnydd arnynt gan ystlumod pedol mwyaf yn sylweddol<sup>20</sup>. Mae tystiolaeth y bydd y cwlfertau arfaethedig yn ddigon mawr i fod yn fannau croesi effeithiol a diogel.

---

<sup>18</sup> Gweler CD 4.06.47 Adroddiad Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir

<sup>19</sup> Berthinussen ac Altringham (2015) CD 4.06.17 Limpens et al (2005) 4.06.28

<sup>20</sup> Davies (2019) CD 4.06.23



- 4.72 Er mwyn ymateb i bryderon CNC, mae'r cynigion lliniaru ar gyfer Pathewod wedi cael eu hegluro a'u gwella trwy greu cynefin cyfnewid ychwanegol, darparu tiwbiau nythu a gwella croesfannau. Cynigir greu cynefin i Bathewod ar hyd y Cynllun yn unol â chymhareb ddigolledu o oddeutu 2:1 (ennill 6ha am gollu 3ha). Byddai oddeutu 40% yn cael ei blannu cyn i'r cloddwaith gael ei gwblhau. Cynigir hefyd wella oddeutu 2ha o goetir presennol trwy danblannu a hadu. Bydd plannu o amgylch cwlffertau yn annog pathewod i'w defnyddio ac yn cysylltu cynefinoedd yn effeithiol ar draws y Cynllun.
- 4.73 Bydd coed presennol yn cael eu cadw lle y bo'n bosibl a bydd sbesimenau mwy o faint yn cael eu plannu ar bob ochr i'r ffordd er mwyn darparu croesfannau diogel i ystlumod ym mhob un o'r manau croesi allweddol a amlygwyd. Gellir gwneud gwaith gwella i gyfrannu at fioamrywiaeth ac amryw gynlluniau gweithredu a pholisïau. Ym mhen dwyreiniol y Cynllun, cynigir i'r tir gerllaw'r ffordd newydd sy'n cysylltu'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd fod yn laswelltir rhywogaeth gyfoethog. Byddai'r holl leiniau ymyl ffordd ac argloddiau addas yn darparu glaswelltir rhywogaeth gyfoethog hefyd. Bydd y mesurau tirweddu a lliniaru arfaethedig yn darparu coridor bywyd gwyllt a fydd yn gyfrannu at gynllun gweithredu bioamrywiaeth a mentrau coridor gwyrdd Llywodraeth Cymru.
- 4.74 Daeth i'r ES i'r casgliad y byddai'r amryw fesurau lliniaru a digolledu a gynigir yn lleihau effeithiau posibl y Cynllun i lefelau na fyddent yn arwyddocaol. Mae mesurau lliniaru wedi cael eu cynnig i sicrhau y cydymffurfir â'r holl ddeddfwriaeth berthnasol sy'n ymwneud â gwarchod rhywogaethau a chynnal/gwella bioamrywiaeth.
- 4.75 Mae'r Adroddiad Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir wedi cael ei roi i CNC a'i drafod gydag ef. Mae CNC wedi cadarnhau bod y mesurau lliniaru arfaethedig yn foddhaol yn amodol ar ychwanegu sawl ymrwymiad amgylcheddol at y gofrestr. Mae'r ymrwymïadau hynny wedi cael eu hychwanegu at y REAC bellach. Mae CNC hefyd yn fodlon na fyddai'r cynigion yn cael effaith niweidiol ar gyfanrwydd y safleoedd Ewropeaidd a ystyriwyd yn yr SIAA.

## **Sŵn**

- 4.76 Gallai'r cynllun achosi cynnydd dros dro, tymor byr mewn sŵn wrth nifer fach o dderbynyddion sensitif yn ystod y gwaith adeiladu, a newidiadau i lefelau sŵn traffig (cynnydd a gostyngiad). Roedd yr asesiad yn cynnwys arolwg sŵn llinell sylfaen, cyfrifo effeithiau sŵn a dirgryniad adeiladu a modelu cyfrifiadurol i bennu effeithiau sŵn traffig. Cynhaliwyd yr holl elfennau hyn o'r asesiad yn unol â'r canllawiau perthnasol mewn safonau Prydeinig a'r DMRB. Roedd y gwaith modelu'n gadarn ac yn briodol i'r asesiad hwn. Mae darpariaethau deddfwriaeth diogelu'r amgylchedd yn berthnasol i'r cyfnod adeiladu. Bydd sŵn a dirgryniad adeiladu'n cael eu rheoli gan y gofyniad i ddilyn y dulliau gweithio gorau sy'n ymarferol, yn unol â'r safonau perthnasol, fel y'u hamlinellir yn y CEMP. Bydd arwyneb sŵn isel yn cael ei ddefnyddio ar yr A40 yn rhan o'r Cynllun.
- 4.77 Mae math o Ardal Flaenoriaeth Cynllun Gweithredu Sŵn (NAPPA) ddynodedig, a adwaenir fel ardal agosrwydd cynllun gweithredu sŵn, yn

agos i'r Cynllun. Mae'r ardal hon yn cynnwys 3 eiddo preswyl yng Nghroesfordd Maencoch a dau yn Blackmoor Hill. Mae'r eiddo hyn yn destun lefelau uchel o sŵn traffig oherwydd eu hagosrwydd i'r A40 bresenol. Rhaid ystyried y dynodiad wrth wneud penderfyniadau a allai effeithio ar lefelau sŵn yno. Bydd y Cynllun yn lleihau sŵn wrth yr eiddo hyn yn sylweddol, gan felly fynd i'r afael â'r NAPP trwy ddileu'r rhan fwyaf o'r traffig a lleihau cyflymder traffig ar yr hen A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd i 40mya.

- 4.78 Rhagfynegir y bydd lefelau sŵn gweithredol yn lleihau wrth y rhan fwyaf o anheddau yn y tymor byr a'r tymor hir, gyda 5 yn profi gostyngiadau mawr yn y flwyddyn agoriadol, gan gynnwys sawl un sy'n profi lefelau sŵn uchel iawn ar hyn o bryd. Byddai 3 yn gweld gostyngiadau mawr yn ystod y flwyddyn ddylunio. Yn ystod y flwyddyn agoriadol, byddai 5 eiddo yn gweld gostyngiad bach i gymedrol mewn lefelau sŵn a byddai 3 o'r rhain yn parhau yn y flwyddyn ddylunio. Byddai 13 eiddo yn profi cynnydd bach mewn lefelau sŵn yn ystod y flwyddyn agoriadol ond ni fyddai hyn yn parhau yn y flwyddyn ddylunio. Aseswyd na fyddai'r effeithiau hyn yn arwyddocaol o ystyried y ffactorau eraill a amlinellir yn yr ES.<sup>21</sup>
- 4.79 Mae'r eiddo a fyddai'n profi cynnydd mewn sŵn wedi'u lleoli ar Redstone Road yn bennaf. Byddai effaith sŵn yn cael ei gwanhau gan y ffaith y byddai'r A40 mewn trychiad a chan waliau ac argloddiau presennol ac arfaethedig.
- 4.80 I grynhoi: yn ystod y cyfnod adeiladu, disgwylir effeithiau sŵn arwyddocaol wrth nifer fach o dderbynyddion – sef Cartref Gofal Blaenmarlais, Bythynnod Redstone a Fferm Penblewin. Defnyddir y Dulliau Gorau sy'n Ymarferol, fel yr amlinellir yn y CEMP Rhagarweiniol, a sgrinio sŵn i leihau effeithiau sŵn i'r eithaf yn ystod y gwaith adeiladu. Dangosodd yr ES na fyddai dirgryniad yn cael unrhyw effeithiau arwyddocaol. Byddai rhai eiddo sy'n agos i'r A40 bresennol yn profi effeithiau buddiol parhaol arwyddocaol trwy ostyngiad mewn sŵn traffig o ganlyniad i'r cynllun. Ni nodwyd unrhyw effeithiau niweidiol parhaol arwyddocaol o sŵn traffig yn yr asesiad.

### **Casgliadau ynglŷn â'r Cynllun**

- 4.81 Dylai'r dystiolaeth a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru gael ei derbyn fel cyfiawnhad rhesymedig ar gyfer y Gorchmynion drafft. Mae'r dystiolaeth yn gynhwysfawr ac yn fanwl. Mae'n dangos bod modd darparu datrysiad derbyniol. Rhoddir tystiolaeth arbenigol glir a chytbwys ynglŷn â mater allweddol lliniaru i leihau neu osgoi effeithiau. Mae'r dystiolaeth honno (yn enwedig o ran gwarchod rhywogaethau) wedi cael ei hystyried yn ofalus ac mae'n cydbwysu'r amryw ffactorau economaidd, traffig, peirianeg, ecolegol ac amgylcheddol yn ofalus o fewn datrysiad sy'n rhoi pwys priodol i'r gwahanol fuddiannau hyn. Nid yw'r dystiolaeth wedi cael ei herio trwy unrhyw groesholi.
- 4.82 Mae'r cynlluniau i wella'r A40 wedi bod yn rhan o bolisi ers blynnyddoedd lawer, ac wrth i'r Cynllun ddatblygu mae wedi aros yn rhan o bolisi ar lefel

---

<sup>21</sup> CD 3.14.01 paragraff 14.7.1

gyffredinol, strategol a lleol. Mae PPID 12<sup>22</sup> yn dangos nad yw hyn wedi newid o ganlyniad i'r cyhoeddiad ynghylch argyfwng hinsawdd ar 29 Ebrill 2019. Mae Llywodraeth Cymru wedi datgan yn glir nad yw hynny wedi newid ei pholisi ynglŷn ag adeiladu ffyrdd yn gyffredinol na chefnogi neu hyrwyddo'r Cynllun hwn yn benodol.

- 4.83 Mae Llywodraeth Cymru wedi llunio ystod o bolisiau i geisio mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd, megis: Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (CD 4.01.24). Bu cyfres o gyhoeddiadau sy'n dangos yr ymagwedd oleuedig a blaengar honno at drafnidiaeth. Mae'r rhain yn cynnwys rhoi'r rhwydwaith rheilffyrdd yn nwylo cyhoeddus trwy fuddsoddi mewn trydaneiddio a stoc dreigl newydd, a chyhoeddi adroddiad Cynhyrchu Ynni 2019 ar 3 Tachwedd 2020 sy'n nodi bod mwy na hanner (51%) anghenion ynni Cymru wedi cael eu bodloni o ynni adnewyddadwy yn 2019. Dangosodd hefyd, yn 2019, fod 72,841 o brosiectau ynni adnewyddadwy yng Nghymru, sef 3,841 yn fwy nag yn 2018, a bod cynhyrchu ynni yng Nghymru yn ddi-lo erbyn hyn. Mae Is-bwyllgor parhaol yn y Cabinet bellach i gadw'r argyfwng hinsawdd yn flaenoriaeth. Mae bron £20m o fuddsoddiad o'r Undeb Ewropeaidd wedi cael ei sicrhau i sefydlu sector ynni'r môr yng Nghymru.
- 4.84 Y Bil Gwasanaethau Bysiau diweddar, gan gynnwys cynllun i gefnogi awdurdodau lleol i ddarparu mwy o fysiau a'i fuddsoddiad sylweddol mewn trafnidiaeth fwy tawel, glân a gwyrdd yng Nghymru, fel a welir yn yr ymrwymadau gwario yng nghyllideb 2020-21 i gefnogi'r newid i gerbydau allyriadau isel gyda'r bwriad o gael fflyd bysiau a thacsis/cerbydau hurio preifat di-allyriadau erbyn 2028. Er gwaethaf hyn i gyd, nid yw polisi Llywodraeth Cymru, a ph'un a ddylai fod yn wahanol ai peidio, yn fater i'r Ymchwiliad hwn. Mae sawl gwrthwynebiad yn mynd yn erbyn Egwyddor Bushell trwy feirniadu polisi Llywodraeth Cymru yn hytrach na'i gymhwysiad i'r Cynllun a'r problemau sydd gerbron yr Ymchwiliad hwn.
- 4.85 Mae'r Cynllun yn mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd yn rhan o astudiaeth WelTAG, a dyma'r ffordd orau o gyflawni'r amcanion a osodwyd o ganlyniad i'r Astudiaeth honno. Mae Llywodraeth Cymru yn ceisio sicrhau'r budd mwyaf o dynnu statws cefnffordd y rhan o'r A40 bresennol. Mae'r cynigion yn cael eu datblygu gyda'r Cyngor a phreswylwyr lleol er mwyn gwneud gwelliannau i'r amgylchedd lleol a'r gymuned. Mae'r ymrwymiad i gyflawni'r gwaith hwn wedi cael ei brofi trwy ei gynnwys yn yr Hysbysiad o Gontract ar gyfer y Cynllun. Mae PCC yn cefnogi'r cynigion hyn a'r Cynllun yn ei gyfanrwydd.
- 4.86 Mae'r dyluniad peirianegol yn cyflawni'r cydbwysedd cywir i fodloni amcanion y Cynllun a mynd i'r afael â'r effeithiau ar yr amgylchedd a chadwraeth natur. Mae'r Adroddiad Ymateb i'r Archwiliad Diogelwch Ffyrdd (CD 4.04.06) yn cyflwyno casgliadau ar yr archwiliad diogelwch ffyrdd sydd wedi cael eu cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru. Mae'r datrysiad a gynigiwyd yn un sensitif. Cyfiawnhawyd pob achos o gaffael tir. Mae effeithiau adeiladu wedi cael eu hystyried yn fanwl, fel yr amlinellir yn yr Adroddiad Adeiladu ac Adeiladwyedd (CD4.04.09). O ran

---

<sup>22</sup> Llinell amser cyhoeddiadau Llywodraeth Cymru ynglŷn â'r newid yn yr hinsawdd a thrafnidiaeth

y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, mae mynedfeydd amgen rhesymol wedi cael eu hamlygu ac yn cael eu darparu. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod ystyriaethau a gofynion amgylcheddol wedi cael eu bodloni. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi cadarnhau bod yr holl weithdrefnau a phrosesau statudol wedi cael eu dilyn.

- 4.87 O ran polisi cynllunio, mae'r dystiolaeth yn dangos bod y Cynllun yn bodloni'r ystod eang o bolisiau yn PPW. Mae hefyd yn cydymffurfio â pholisiau eraill y llywodraeth ac ni fyddai'n effeithio ar rwymedigaethau Llywodraeth Cymru o ran y newid yn yr hinsawdd a datblygu cynaliadwy. Mae'r broses a ddilynwyd yn bodloni gofynion yr WFGA a'r weithdrefn CPO newydd.
- 4.88 Yn yr achos hwn, daw buddion sylweddol yn sgil mynd i'r afael â materion diogelwch wrth Groesffordd Maencoch. Cyfeirir at bryderon diogelwch defnyddwyr y gyffordd honno<sup>23</sup>. Mae'r hyrwyddwr hefyd yn rhoi pwys i'r buddion i breswylwyr Croesffordd Maencoch o ran lleihau sŵn traffig mewn Ardal Flaenoriaeth Cynllun Gweithredu Sŵn ddynodedig.
- 4.89 Mae'r mesurau lliniaru ar gyfer rhywogaethau a warchodir wedi cael eu dylunio'n ofalus i ymateb i bryderon CNC, nad yw'n gwrthwynebu'r Cynllun na'r SIAA. Am y rhesymau hyn, dylid rhoi pwys cyfyngedig i'r effeithiau ar y dirwedd a'r effeithiau posibl ar fioamrywiaeth. Mae'n rhaid i'r cynnydd mewn allyriadau GHG gael ei bwyso yng nghyd-destun camau gweithredu Llywodraeth Cymru ar draws ei holl feysydd cyfrifoldeb, gan gynnwys trafniadaeth, sydd â'r nod o leihau allyriadau yng Nghymru a mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd.
- 4.90 Mae'r angen am y Cynllun ar sail yr 8 Amcan yn glir ac yn gymhellol er mwyn mynd i'r afael â gofynion strategol a lleol yr A40, ond hefyd i wella diogelwch cyffordd Croesffordd Maencoch, effeithiolrwydd y llwybr a lleihau peryglon goddiweddyd. Mae dyluniad y Cynllun yn ystyried buddiannau'r amgylchedd, rhywogaethau, cynefinoedd a bioamrywiaeth, yn ogystal â buddiannau preswylwyr lleol. Mae'r tir sy'n destun y Cynllun yn hanfodol ac mae budd y cyhoedd yn cyfiawnhau ymyrryd â hawliau unigolion.

## **5 YR ACHOS O BLAID CEFNOGWYR A SYLWADAU CYRFF STATUDOL**

### **Mynegiadau Ysgrifenedig o Gefnogaeth**

#### Cyngor Sir Penfro (PCC) (R0027)

- 5.1 Mae'r Cyngor yn cefnogi ac yn croesawu cynllun gwella rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch, a gwelliannau i'r briffordd i wella diogelwch ar y ffyrdd, capasiti a mynediad, gan gynnwys cyfleoedd ar gyfer teithio llesol.
- 5.2 Mae PCC wedi bod yn ymwneud ag ymgynghoriadau â Llywodraeth Cymru a'i hymgyngorwyr ynglŷn â'r newidiadau sylweddol i ffyrdd ymyl, y Gorchymynion drafft, newidiadau i osodiad seilwaith a gwasanaethau ychwanegol a fydd yn dod i PCC. Mae PCC wedi cytuno bod y seilwaith

---

<sup>23</sup> Gweler Atodiad B y Gwrthbrawf i R0017 Cyfeillion y Ddaear

ychwanegol ac addasedig yn dderbyniol ac yn gyson â'i swyddogaethau, a bod y cyfleoedd gwell ar gyfer seilwaith teithio llesol yn cyd-fynd â chynlluniau'r Cyngor.

#### Pwyntiau a wnaed mewn cyflwyniadau ysgrifenedig unigol

- 5.3 Derbyniwyd dau lythyr sy'n mynegi cefnogaeth gref i'r Cynllun. Cyfeirir at yr arddangosfeydd cyhoeddus a gynhaliwyd yn Arberth, ac mae'r ymatebwr yn nodi ei bod yn galonogol iawn gweld bod cymaint o bwys wedi'i roi i safbwyntiau pobl sy'n byw yn yr ardal ac sy'n deall materion lleol yn y cynllun terfynol. Mae un ymatebwr yn dweud bod y teulu'n llwyr gefnogi'r cynlluniau hyn ac yn credu bod ARUP wedi penderfynu ar y datrysiad gorau posibl.

#### **Sylwadau Cyrff Statudol**

##### Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC)

- 5.4 Mae CNC wedi adolygu'r Adroddiad Strategaeth Rhywogaethau a Warchodir a Chadwraeth (CD 4.06.47), a gyflwynwyd yn ychwanegol at yr ES. Ar sail y wybodaeth a gyflwynwyd, mae rhai rhannau o'r cynigion yr hoffai CNC eu datblygu ymhellach o hyd. Fodd bynnag, mae CNC yn fodlon y gellir cytuno ar y rhain a'u cyflawni trwy Ymrwymadau a ychwanegir at y Gofrestr Camau Gweithredu ac Ymrwymadau Amgylcheddol (REAC) a thrwy'r broses drwyddedu Rhywogaethau a Warchodir gan Ewrop.
- 5.5 Mae CNC yn cynghori y dylai ymrwymadau gael eu hychwanegu at y REAC. Yn gyntaf, ymrwymiad sy'n mynnu bod strategaethau lliniaru manwl ar gyfer Ystlumod a Phathewod yn cael eu cyflwyno yn seiliedig ar y Strategaeth Rhywogaethau a Warchodir a Chadwraeth. Yn ail, ymrwymiad sy'n mynnu bod Cynllun Rheoli Tirwedd ac Ecoleg (LEMP) yn cael ei gyflwyno sy'n amlinellu'r cynigion ar gyfer rheolaeth tymor hir y cynefinoedd a ddarperir i liniaru effeithiau ar rywogaethau a warchodir, a chynigion monitro rhywogaethau. Mae angen ymrwymiad arall ynglŷn â manylion yr holl oleuadau sydd i'w darparu yn rhan o'r Cynllun ac yn ystod y cyfnod adeiladu.
- 5.6 Cynghorodd CNC y gallai problemau godi yn sgil dŵr wyneb yn ymdreiddio i'r ddaear o'r basnau draenio. Argymhellodd na ddylai dŵr wyneb ymdreiddio i'r ddaear trwy fasnau draenio heb ganiatâd ysgrifenedig penodol yr awdurdod cynllunio lleol, y gellid ei roi ar gyfer y rhannau hynny o'r safle lle y dangoswyd nad oes risg annerbyniol ganlyniadol i ddyfroedd rheoledig.
- 5.7 Mae CNC wedi ystyried yr SIAA hefyd, a daeth i'r casgliad pe byddai'r amryw fesurau lliniaru a amlinellwyd yn cael eu gweithredu, ni fyddai'r cynllun arfaethedig yn effeithio ar gynnydd tuag at gyflawni unrhyw un o'r amcanion ar gyfer nodweddion cymhwyso'r Safleoedd Ewropeaidd. Felly, at ddibenion Rheoliad 63 Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017, mae CNC yn cytuno na fyddai effaith niweidiol ar gyfanrwydd y Safleoedd Ewropeaidd a ystyriwyd yn yr asesiad hwn.

##### Cadw

- 5.8 Nid yw Cadw yn gwrthwynebu'r Cynllun o ran henebion cofrestredig a pharciau a gerddi hanesyddol cofrestredig. Bydd Grŵp Beddrodau Croesffordd Maencoch yn profi gwelliant gan y byddai'r brif ffordd ymhellach i ffwrdd. Mae Cadw yn croesawu'r gwelliant hwn i leoliad yr heneb gofrestrdig. Pan fydd y Cynllun ar waith, ni fydd modd ei weld o'r mwyafrif helaeth o safleoedd dynodedig (henebion cofrestredig ac adeiladau rhestredig) a amlygwyd yn y llain glustogi 3km, o ganlyniad i fryniau a phellter cynyddol.
- 5.9 Er na fyddai unrhyw effeithiau uniongyrchol dros dro na pharhaol ar unrhyw un o'r adeiladau rhestredig o fewn 3km, byddai'r Cynllun yn effeithio ar y ddau adeilad rhestredig yng Nghartref Gofal Blaenmarlais<sup>24</sup> o ganlyniad i newidiadau o fewn eu lleoliadau. Bydd y ffordd newydd mewn trychiad i'r gogledd o Dŷ Blaenmarlais ac mae'r Ysgubor wedi'i lleoli i'r de o'r tŷ ac ymhellach i ffwrdd o'r Cynllun. Mae Cadw yn cytuno, gan na fydd modd gweld y ffordd ei hun a cherbydau sy'n teithio ar hyd-ddi o ganlyniad i ddyfnder y trychiad, y bydd effeithiau'r cynllun ar y tŷ a'r ysgubor rhestredig o ran golygfeydd a sŵn yn fach ac yn ddibwys, yn y drefn honno.
- 5.10 Deuir i'r casgliad bod Llywodraeth Cymru wedi amlygu'r asedau dynodedig perthnasol, defnyddio methodoleg briodol a chynnal astudiaeth dderbyniol i lywio'r Datganiad Amgylcheddol.

---

<sup>24</sup> Prif dŷ Blaenmarlais ac ysgubor o fewn y tiroedd

## 6 YR ACHOS O BLAID Y GWRTHWYNEBWYR

### Gwrthwynebwyr a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad

#### Yr achos o blaid Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro (R0017)

- 6.1 Dros nifer fawr o flynyddoedd, mae Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro wedi cefnogi gwelliannau cyfyngedig i'r A40, megis ffordd osgoi Robeston Wathen, ar yr un pryd ag ymladd yn erbyn deuoli'r ffordd hon. Cydnabyddir bod pryderon diogelwch wrth gyffordd Croesffordd Maencoch ar yr A40. Rhestrod adroddiad y Crwner<sup>25</sup> ar y farwolaeth wrth Groesffordd Maencoch fesurau y gellid eu rhoi ar waith heb fod angen adeiladu ffordd newydd. Er enghraifft, gellid lleihau'r terfyn cyflymder a'i orfodi'n briodol nawr.
- 6.2 Nid oes angen y Cynllun. Gallai pedair o'r problemau a amlygwyd yn arfarniad WelTAG gael eu hysgrifennu'n fwy cryno fel un broblem: symudiadau peryglus o ganlyniad i gyfleoedd cyfyngedig i oddiwedd. Gallai hyn gael ei datrys trwy wahardd goddiwedd. Nid yw'r Cynllun yn dileu'r angen i draffig groesi'r A40 yn gyfan gwbl. Mae'r dystiolaeth yn dangos nad oes llawer o dagfeydd. Mae'r arbedion a nodwyd o ran amser siwrneiau yn fach iawn. Mae'n ddigon posibl y gallai digwyddiadau diweddar fel y pandemig a Brexit leihau traffig ar yr A40 ymhellach. Byddai'r Cynllun yn cynrychioli gwerth gwael am arian gan fod y costau'n drech na'r buddion.
- 6.3 Mae Llywodraeth Cymru, Cyngor Sir Penfro a Chyngor Sir Gâr wedi cydnabod ein bod yn wynebu argyfwng hinsawdd a bod rhaid i ni weithredu nawr i amddiffyn y byd rhag cynhesu byd-eang. Datblygwyd y cynllun cyn cyhoeddiad Llywodraeth Cymru ynghylch argyfwng hinsawdd ym mis Ebrill 2019. Dylai'r cynllun gael ei ailasesu yng ngoleuni'r argyfwng cydnabyddedig.
- 6.4 Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (CD 4.01.24) yn datgan mai'r ffordd orau o leihau allyriadau cysylltiedig â thrafnidiaeth yw lleihau defnydd o geir preifat. Nid yw'r targedau yn y ddogfen hon ar gyfer gostwng allyriadau'r sector trafndiaeth yn ystyried uchelgais Llywodraeth Cymru i leihau allyriadau cyffredinol i sero-net erbyn 2050. Byddai adeiladu'r Cynllun yn cynyddu allyriadau GHG. Yn yr argyfwng hinsawdd hwn, ni ddylem adeiladu seilwaith trafndiaeth sy'n cynyddu allyriadau carbon, ni waeth pa mor fach yw'r cynnydd hwnnw.
- 6.5 Mae PPW yn sôn am osgoi creu datblygiadau seiliedig ar geir. Byddai'r Cynllun yn gwneud y gwrthwyneb. Mae PPW yn mynnu bod hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy yn cael ei defnyddio mewn perthynas â datblygiad newydd. Mae'r hierarchaeth yn gosod ceir ar y gwaelod, felly mae'r Cynllun yn groes i'r polisi gan ei fod yn darparu buddion i bobl sydd â mynediad i gar yn bennaf. Mae Llywodraeth Cymru yn dadlau nad oes gwrthdaro â'r hierarchaeth. Cytunir bod angen mynd i'r afael â materion diogelwch ar y priffyrdd mewn modd cytbwys, fel y nodwyd yng ngwrthbrawf Llywodraeth Cymru. Mae'r Cynllun yn canolbwyntio ar ddefnyddwyr ceir ar draul trafndiaeth gyhoeddus, felly ni fyddai hyn yn

---

<sup>25</sup> CD 4.01.06

ymagwedd gytbwys. Ni chefnogir y buddion honedig ar gyfer defnyddwyr bysiau.

- 6.6 O ran yr WFGA: mae'r Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol wedi cyngori'r gwrthwynebydd bod angen newid dulliau teithio i ddewisiadau amgen mwy cynaliadwy er mwyn cyflawni nodau llesiant, yn ogystal â thargedau lleihau carbon. Ni fyddai'r Cynllun yn annog unrhyw newid o ran dulliau teithio a byddai'n cynyddu allyriadau GHG, felly mae'n groes i ysbryd yr WFGA o leiaf. Mae'r Comisiynydd yn dadlau y dylai gwelliannau trafndiaeth symud oddi wrth fodel rhagfynegi a darparu i arfarniad ehangach o'r ddarpariaeth drafndiaeth fwyaf cynaliadwy yn y dyfodol, ac felly dylid ffafrio ymagwedd penderfynu a darparu. Mae'n dadlau na ddylai cyrff cyhoeddus fwrw ymlaen â phrosiectau a fyddai'n cynyddu allyriadau GHG.
- 6.7 Mae tystiolaeth Llywodraeth Cymru i'r Ymchwiliad yn dangos bod achos economaidd y cynllun yn nodi gwerth gwael am arian. Byddai'n well petai'r arian yn cael ei wario ar wella gwasanaethau trafndiaeth leol, gan gynnwys y rhwydwaith bysiau a threnau.
- 6.8 Byddai'r Cynllun yn arwain at golli gwrychoedd pwysig a choetir collddail iseldir. Ni fydd trawsleoli cloddiau â pherth yn gwarchod bioamrywiaeth. Ni ellir disodli coetir rhywogaeth gyfoethog yn rhwydd trwy blannu newydd. Ni fyddai'r Cynllun yn arwain at fudd clir i fioamrywiaeth a byddai'n achosi i gynefinoedd gael eu colli a'u hollti. Byddai'n groes i PPW am y rhesymau hyn.

#### Yr ymateb gan Lywodraeth Cymru

- 6.9 Mae'r problemau wedi cael eu hamlygu yn unol ag arweiniad arfarnu WelTAG. Mae'r pedair problem a ddyfynnwyd yn mynegi agweddau gwahanol ar y materion sy'n gysylltiedig â'r A40. Fe'u profwyd hefyd sawl gwaith trwy ymgysylltu â rhanddeiliaid a'r cyhoedd. Roedd 79% o'r ymatebwyr yn cytuno bod y problemau a amlygwyd yn briodol. Nid yw nifer y problemau a amlygir yn dylanwadu ar y broses WelTAG, felly nid yw'r pwynt hwn yn berthnasol sut bynnag.
- 6.10 Mae'r BCR o 0.27 yn dynodi achos economaidd gwael. Fodd bynnag, fel yr amlinellwyd yn y dystiolaeth ynglŷn â thraffig ac economeg, mae llawer o fuddion na phennir gwerth ariannol iddynt na ellir eu meintio, megis gwelliannau i ddibynadwyedd amser siwrneiau trwy ddarparu cefnffordd well (mae'r cynllun yn rhan o welliant cyffredinol i goridor yr A40), lleihau straen a rhwystredigaeth gyrwyr, a'r effeithiau amgylcheddol a chymdeithasol eraill a amlygwyd uchod.
- 6.11 Mae'r angen am y Cynllun o ran mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd, yn enwedig diogelwch ar y ffyrdd, wedi cael ei amlinellu yn y dystiolaeth. Er nad oes problemau o ran tagfeydd, mae'r amcanestyniadau traffig yn cyd-fynd â rhagolygon Llywodraeth y Deyrnas Unedig y mae'n rhaid eu defnyddio wrth asesu cynlluniau ffyrdd. Mae'n anodd asesu effeithiau posibl y pandemig, mwy o weithio gartref a Brexit yn y dyfodol, ac fe allai'r effeithiau hyn fod yn fyrhoedlog neu gymryd blynyddoedd i ddod i'r amlwg. Mae'r dystiolaeth wedi defnyddio senario twf isel, sy'n rhoi



arwydd cyffredinol o sut y byddai amgylchiadau o'r fath yn effeithio ar yr arfarniad o'r Cynllun.

- 6.12 Mae llawer o'r dadleuon a wnaed yn groes i egwyddor Bushell gan eu bod yn beirniadu polisiau Llywodraeth Cymru yn hytrach na chymhwysiad y polisiau i'r broblem benodol sydd gerbron yr Ymchwiliad hwn. Dylid nodi'r pwynt hwn ar gyfer sawl gwrthwynebiad arall.
- 6.13 Mae'r gwrthwynebydd yn cydnabod yr angen i wneud rhywbeth i wella diogelwch wrth Groesffordd Maencoch ac yn cefnogi'r pedwar argymhelliad a wnaed yn adroddiad y Crwner. Gallai rhai o'r mesurau hyn gyfrannu at rai gwelliannau diogelwch, ni fyddai rhai yn cael llawer o fudd a byddai un yn cael effaith niweidiol ar ddiogelwch wrth y gyffordd. Byddai gostwng y terfyn cyflymder yn ddatrysiaid dros dro a byddai'n cael effeithiau niweidiol ar y llwybr TEN-T strategol. Yn ogystal, ac yn bwysig iawn, ni fyddai gwelliannau lleol i'r gyffordd yn gwneud unrhyw beth i fynd i'r afael â'r problemau strategol a amlygwyd yn nhystiolaeth Llywodraeth Cymru.
- 6.14 Mae defnyddio data damweiniau go iawn i asesu'r Cynllun wedi arwain at achos cryfach o lawer. O gyfuno hynny ag awgrym y Crwner i leihau'r terfyn cyflymder ar yr A40 i 40mya, mae'r BCR yn cynyddu i 1.23 gydag NPV o £3.5m.
- 6.15 Mae tystiolaeth Llywodraeth Cymru yn esbonio cyfraniad y Cynllun at gyflawni'r nodau llesiant, fel y'u hamlinellir yn yr WFGA. Mae gwrthwynebwyr yn herio i ba raddau y byddai'r Cynllun yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at yr amcanion llesiant cenedlaethol ac yn pwysleisio'r cynnydd mewn allyriadau GHG. Er hynny, byddai'n anghywir dod i'r casgliad y byddai'r Cynllun yn groes i'r Ddeddf (neu hyd yn oed ysbryd y Ddeddf) ar sail ei anallu i gyfrannu at un o'r saith nod llesiant yn unig, gan anwybyddu ei gyfraniadau cadarnhaol at y lleill. Mae'n rhaid defnyddio safbwynt cytbwys sy'n pwysu methiant i gyfrannu at un nod yn erbyn yr holl gyfraniadau cadarnhaol at y lleill.
- 6.16 Rhan ganolog o gamau gweithredu Llywodraeth Cymru i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd oedd cyhoeddi argyfwng hinsawdd ym mis Ebrill 2019 (Doc 4.01.65). O ran newid dulliau teithio a dibyniaeth ar geir, nid yw'r Cynllun wedi cael ei gyfiawnhau ar sail dibyniaeth ar geir preifat. Ni fydd y ffordd yn cynyddu capasiti, ac mae'r dystiolaeth yn dangos na fydd yn arwain at annog traffig. Nid yw'r gwrthwynebwyr wedi ystyried amgylchiadau penodol yr achos hwn. Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2019 (Doc 4.01.24), yn cynnwys 100 o bolisiau a chynigion ar draws holl bortffolios gweinidogol Llywodraeth Cymru i fodloni targed y gyllideb garbon gyntaf ar gyfer y cyfnod 2016 i 2020. Disgwylir i ail gynllun datgarboneiddio'r Llywodraeth gael ei gyhoeddi y flwyddyn nesaf. Bydd yn amlinellu'r polisiau a'r ymagwedd i gyflawni'r ail gyllideb garbon ac ar gyfer y tymor hwy. Mae gwaith paratoi yn mynd rhagddo trwy'r Ymagwedd Ymgysylltu ar gyfer y Cynllun Cyflawni Carbon Isel (CD 4.01.91). Felly, mae polisiau a chamau gweithredu Llywodraeth Cymru yn parhau i esblygu i gyrraedd y targed o allyriadau sero-net erbyn 2050.

- 6.17 Mae paragraff 4.1.11 PPW yn cyfeirio at ddefnyddio hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy mewn perthynas â datblygiad newydd. Mae'r paragraff nesaf yn datgan mai diben yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy yw atal datblygiadau sy'n dibynnu ar geir mewn lleoliadau anghynaliadwy. Mae'n amlwg bod ei berthnasedd i'r Cynllun hwn yn gyfyngedig. Mae paragraff 5.3.13 yn datgan y dylai cynlluniau ar gyfer ffyrdd newydd a gwelliannau i ffyrdd roi sylw i'r hierarchaeth drafndiaeth, gan ystyried trafndiaeth lesol a chynaliadwy cyn cerbydau modur preifat. Fodd bynnag, mae rhan nesaf y paragraff hwn yn datgan y bydd hyn yn helpu i leiafu hollti cymunedol ac effeithiau niweidiol ar ddiogelwch, cyfleustra ac amwynder llwybrau ar gyfer siwrneiau ar droed, ar gefn beic ac ar drafndiaeth gyhoeddus. Byddai'r Cynllun hwn yn cyd-fynd ag amcanion paragraff 5.3.13 trwy fynd i'r afael â'r materion diogelwch yng Nghroesffordd Maencoch. Byddai'r Cynllun yn gwneud siwrneiau lleol yn haws ac yn fwy diogel trwy drosbont arfaethedig y B4313. Byddai hefyd yn haws i bobl symud o gwmpas yn lleol trwy ddulliau heblaw am geir. Yn ogystal, byddai'r Cynllun yn gwella'r rhwydwaith priffyrdd lleol i'w ddefnyddio gan rai bysiau a hefyd ceir sy'n defnyddio arosfannau bysiau. Byddai'r cynigion teithio llesol hefyd o fudd i gerddwyr a beicwyr sy'n dymuno teithio i arosfannau bysiau.
- 6.18 Mae PPW yn cydnabod pwysigrwydd y rhwydwaith cefnffyrdd ac nid yw wedi'i fwriadu i atal gwelliannau angenrheidiol i briffyrdd, fel y Cynllun hwn. Ni fwriedir i'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy gael ei defnyddio'n ddall i atal y gwelliannau hyn dim ond oherwydd bod y ffordd yn cael ei defnyddio gan geir. Mae angen i'r materion gael eu trin mewn modd cytbwys sy'n diogelu cymunedau a chyfleoedd ar gyfer teithio llesol, sef yr hyn y mae'r Cynllun yn ei wneud. Felly, y casgliad cyffredinol yw nad yw'r Cynllun yn gwrthdaro â pholisiau cynllunio cenedlaethol.
- 6.19 Mae'r gwrthwynebydd hefyd yn cyfeirio at y ddyletswydd statudol<sup>26</sup> i gynnal a gwella bioamrywiaeth a hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau i'r graddau y bo'n gyson ag arfer swyddogaethau'r Awdurdod yn briodol, fel y dyfynnir yn PPW. Bydd mwy o wrychoedd a choetiroedd yn cael eu darparu yn lle'r rhai a gollir i'r Cynllun. Blaenoriaethir trawsleoli gwrychoedd rhywogaeth gyfoethog. Bydd glaswelltir rhywogaeth gyfoethog newydd yn cael ei hau ar briddoedd ffrwythlondeb isel ar draws ardal y Cynllun. Byddai effeithiau niweidiol yn ystod y cyfnod adeiladu ac am rai blynnyddoedd wedi hynny. Fodd bynnag, pan fydd y plannu cydadferol yn aeddfedu, byddai'r effaith asesedig yn niwtral. Ni fyddai unrhyw effeithiau niweidiol ar gyfanrwydd safleoedd Ewropeaidd. Mae'r mesurau lliniaru ar gyfer rhywogaethau a warchodir gan Ewrop wedi cael eu diwygio yn unol ag argymhellion CNC, nad yw'n gwrthwynebu'r Cynllun. Mae'r mesurau lliniaru hyn hefyd wedi cynyddu faint o gynefin ychwanegol a fyddai'n cael ei greu. Felly, mae'r ddyletswydd statudol, fel y'i mynegwyd, wedi cael ei bodloni.

Yr achos o blaid Bettina Becker a Stephen Jennings (R0018)

- 6.20 Nid oes angen ffordd newydd gostus i fynd i'r afael â'r pryderon sy'n ymwneud â diogelwch ar y ffyrdd wrth Groesffordd Maencoch. Mae ffyrdd

---

<sup>26</sup> Deddf yr Amgylchedd (Cymru) Adran 6

eraill o fynd i'r afael â'r mater difrifol hwn. Gallai'r terfyn cyflymder gael ei ostwng ar gyfer y rhan fer hon o'r A40. Byddai adeiladu pont ar gyfer y B4313 i groesi'r A40 yn datrys y problemau. Nid oes angen cysylltiadau o Redstone Road i ymuno â'r A40 gan fod dau lwybr arall i mewn i Arberth y gallai traffig eu defnyddio.

- 6.21 Ni ellir cyfiawnhau gwario arian ar ffyrdd newydd yn ystod argyfwng hinsawdd. Dylai'r arian gael ei ddefnyddio i wella trafndiaeth gyhoeddus a chyfleusterau teithio llesol. Bydd y Cynllun yn arwain at fwy o allyriadau GHG, sŵn a mygdarthau pibellau gwacáu. Bydd yn effeithio ar goetir aeddfed ac amaethyddiaeth, a byddai'n ddolur llygad yn y dirwedd.
- 6.22 Nid oes digon o gynnydd yn cael ei wneud i gyrraedd targedau Llywodraeth Cymru ar gyfer lleihau carbon. Byddai'r Cynllun hwn yn cael effaith niweidiol ar gyflawni amcanion Cymru ar gyfer y newid yn yr hinsawdd. Mae'r Cynllun yn werth gwael am arian ac yn blaenoriaethu anghenion defnyddwyr ceir. Byddai cynefinoedd yn cael eu colli a'u darnio.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.23 Byddai llawer o gost y cynllun yn cael ei hariannu gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop. Ni fyddai'r arian hwn ar gael i wella gwasanaethau trafndiaeth leol eraill. Mae astudiaethau cynharach wedi dod i'r casgliad bod y gallu i gyflawni newid o ran dulliau teithio trwy drosglwyddo teithiau ar hyd y rhan hon o'r A40 i drafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn gyfyngedig.
- 6.24 Mae'r gwrthwynebydd yn awgrymu y byddai adeiladu pont dros yr A40 bresennol a chau cyffyrdd Croesffordd Maencoch yn gwella diogelwch heb fod angen y Cynllun. Mae 78% o'r traffig o Arberth sy'n defnyddio Croesffordd Maencoch yn ymuno â'r A40 yn hytrach na symud ymlaen ar y B4313. Mae'r traffig yn cynnwys cerbydau nwyddau o'r parciau busnes a charafannau o Barc Gwyliau Noble Court. Byddai cau cyffordd Croesffordd Maencoch ar gyfer mynediad i'r A40 ac oddi yno yn cynyddu faint o draffig sy'n teithio ar hyd strydoedd unffordd cul canol tref Arberth. Byddai hyn yn cynnwys cerbydau nwyddau trwm a cherbydau sy'n tynnu carafannau. Byddai effaith negyddol ar amser siwrneiau wrth i draffig ddargyfeirio i'r ddau lwybr arall sydd ar gael rhwng yr A40 ac Arberth.
- 6.25 Nid yw cyhoeddiad Llywodraeth Cymru ynghylch argyfwng hinsawdd a'i hymrwymiad i leihau allyriadau GHG wedi arwain at wahardd pob cynllun i adeiladu ffyrdd newydd yng Nghymru na phenderfyniad i ailasesu holl brosiectau adeiladu ffyrdd Llywodraeth Cymru. Mae polisiau trafndiaeth presennol Llywodraeth Cymru yn sefydlu'r cyd-destun polisi ar gyfer y Cynllun hwn, sydd wedi'i gynnwys yn y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol ac wedi'i gadarnhau yn nogfen strategaeth 2017, sef Ffyniant i Bawb. Mae'r thema allweddol 'Unedig a Chysylltiedig' yn y strategaeth hon yn cynnwys ymrwymiad i gyflawni gwelliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru; nid yw'r strategaeth hon wedi newid.
- 6.26 Ni fyddai effeithiau arwyddocaol o ganlyniad i sŵn nac ar ansawdd aer. Byddai buddion i breswylwyr sy'n byw'n agos i'r A40 y tynnwyd ei statws cefnffordd (yn y NAAPA). Mae casgliadau'r LVIA wedi'u hamlinellu uchod.

Mae'r dyluniad tirwedd yn ceisio sgrinio'r ffordd yn addas a'i hintegreiddio i'r dirwedd.

### **Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig**

#### Yr Achos o blaid Mr Malcolm Lewis, Tirfeddiannwr Lleiniau 1/4 (R0021)

- 6.27 Mae elfen gyntaf y gwrthwynebiad yn ymwneud â chaffael lleiniau 1/4u, 1/4v, 1/4w ac 1/4z, sy'n cynnwys coetir ar fferm y gwrthwynebydd. Nid oes angen y tir hwn i adeiladu'r ffordd ac mae'n chwarae rhan bwysig mewn cynllun rheoli amaeth-amgylcheddol, a weinyddir gan Lywodraeth Cymru. Byddai ei gollu yn lleihau ardal o gynefin addas ar y daliad ac fe allai effeithio ar gymryd rhan yn y cynllun. Ceir trac hefyd sy'n fynedfa bwysig ar gyfer storio porthiant a thrin/bwydo gwartheg.
- 6.28 Cydnabyddir pwysigrwydd y tir hwn ar gyfer mesurau lliniaru Cynllun yr A40. Mae'r gwrthwynebydd yn amlinellu'r holl waith rheoli coetir a gynigir yn yr ES ac yn datgan nad oes angen i Lywodraeth Cymru berchen ar y coetir i wneud y gwaith hwn. Byddai caffael y tir yn ormodol, yn enwedig o ystyried yr holl leiniau tir eraill sydd i'w caffael ar gyfer lliniaru. Gallai'r gwelliannau gael eu gwneud trwy gytundeb ar y cyd fel bod y gwrthwynebydd yn cynnal perchenogaeth ond yn caniatáu'r hawl i Lywodraeth Cymru wneud y gwaith lliniaru angenrheidiol, gan gynnal perchenogaeth fel sy'n ofynnol i fod yn rhan o'r cynllun amaeth-amgylcheddol. Gellid defnyddio cytundeb trwydded neu gyfamodau cyfyngol i reoli mynediad er mwyn i Lywodraeth Cymru ymgymryd â'r gwaith lliniaru amgylcheddol a'i gynnal a'i gadw gael ei reoli trwy gytundeb trwydded neu gyfamodau cyfyngol. Byddai colli'r cynllun rheoli amaeth-amgylcheddol yn ergyd drom.
- 6.29 Gwrthwynebir hefyd gaffael llain 1/4aa (llain denau o dir ar hyd ffin ogleddol cae) oherwydd ei bod yn ardal gynhyrchiol a cheir digon o fudd amgylcheddol trwy gaffael tir arall ar y daliad.
- 6.30 Nid yw'r gwrthwynebiad ar sail y mynediad arfaethedig i dir trwy danffordd yn cael ei gynnal mwyach, gan fod tanffordd addas wedi cael ei darparu.
- 6.31 Gwrthwynebir y lôn arfaethedig ar gyfer troi i'r dde i ymuno â'r A40 newydd wrth Redstone Road. Byddai'n beryglus ac ni ddylai traffig allu croesi i ochr arall y ffordd, fel y cynigir. Dylai'r A40 bresennol gael ei defnyddio fel ffordd ymadael ar gyfer traffig tua'r dwyrain sy'n dymuno cyrraedd Redstone Road<sup>27</sup>.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.32 Mae dyletswyddau statudol i liniaru unrhyw effeithiau niweidiol ar Rywogaethau a Warchodir gan Ewrop (sef rhywogaethau Ystlumod, Pathewod a Dyfrgwn yn arbennig yn yr achos hwn) ac i gynnal a gwella bioamrywiaeth a hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau. Mae'r gofynion wedi cael eu nodi'n benodol a'u cytuno gyda CNC a bydd angen trwydded Rhywogaethau a Warchodir gan Ewrop ar gyfer y Cynllun.

---

<sup>27</sup> Ystyrir y rhan hon o'r gwrthwynebiad o dan Ddewis Amgen 1 isod.

- 6.33 Mae rhywogaethau ystlumod sy'n hedfan yn isel yn defnyddio'r coetir hwn ar hyn o bryd ar gyfer llinellau hedfan. Cynigir tanffordd i'w galluogi i groesi'r ffordd arfaethedig yn fwy diogel. Bydd rhaid i'r coetir presennol gael ei docio i arwain yr ystlumod i'r danffordd. Bydd angen i hyn gael ei gynnal a'i reoli am byth fel amod o'r drwydded. Bydd angen monitro tymor hir gan ecolegwyr hefyd. Felly, mae'n hanfodol caffael y tir i sicrhau bod y llystyfiant, y danffordd a'r ffens yn cael eu cynnal a'u cadw yn y tymor hir i fodloni'r gofynion cyfreithiol a amlinellir uchod. Ni fyddai'r trefniadau amgen a awgrymwyd gan y gwrthwynebydd yn darparu'r sicrwydd hwn oherwydd gallent gael eu colli pe byddai'r tir yn cael ei werthu.
- 6.34 Mae'r llain o dir yn Llain 1/4aa yn ofynnol i ddarparu mesurau lliniaru ar gyfer ystlumod a chynefin addas ar gyfer Pathewod. Cynigir darparu coetir wrth ochr y gwrych presennol i atgyfnerthu llinell hedfan sydd eisoes yn bodoli ar gyfer ystlumod ac i ddarparu cynefin cyfnewid ychwanegol ar gyfer Pathewod i fodloni gofynion CNC.
- 6.35 Byddai unrhyw enillion a gollir yn fater ar gyfer iawndal.

Yr Achos o blaid Richard Jones a Judith Jones (R0025)

- 6.36 Mae'r fynedfa i'r eiddo wedi'i lleoli ym mhen gorllewinol y Cynllun lle mae'n cysylltu â'r A40 bresennol. Mynegir pryderon ynglŷn â chyflymder traffig ar yr A40 wrth y fynedfa. Bydd problemau'n cynyddu oherwydd bydd y ffordd newydd yn annog traffig i deithio'n gyflymach yn sgil y lôn oddiweddyd a ddarperir yn agos i'r fynedfa. Bydd hyn yn cynyddu'r peryglon i ddefnyddwyr y fynedfa. Mynegir pryderon hefyd ynglŷn ag unrhyw rwystr i'r fynedfa yn ystod y cyfnod adeiladu yn sgil newid graddiant y fynedfa. Mae angen mynediad bob dydd ac mae gan y gwrthwynebwyr fwthyn gwyliau hefyd. Disgwylir iawndal am yr anghyfleustra.
- 6.37 Roedd y gwrthwynebydd yn cefnogi adleoli Basn A, sef addasiad arfaethedig y cytunwyd arno gyda'r tirlfeddiannwr cyffiniol. Bydd hyn yn lleiafu'r perygl o orlif o'r pwll i dŷ'r gwrthwynebwyr. Mae'r lleoliad newydd ar dir amaeth salach na'r gwreiddiol.

Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.38 Bydd graddiant y ffordd ddynesu tua'r gorllewin yn llai na'r graddiant presennol, a dylai hynny annog traffig i deithio'n arafach. Bydd hefyd waharddiad ar oddiweddyd am 600m o'r ffordd i'r dwyrain o'r fynedfa i eiddo'r gwrthwynebydd. Ni fydd unrhyw newidiadau i'r fynedfa i'r eiddo yn rhan o'r Cynllun. Disgwylir i fynedfeydd preifat, ac ati, aros ar agor bob amser. Os bydd angen cau'r fynedfa, rhaid cytuno ar hynny o flaen llaw gyda'r gwrthwynebydd. Bydd Swyddog Cyswllt â'r Cyhoedd yn mynd i'r afael ag unrhyw bryderon a godir.
- 6.39 Mae'r tirlfeddiannwr wedi gwrthod y cynnig i adleoli Pwll A, felly mae Addasiad 1 wedi cael ei ddileu o'r rhestr. Mae'r basn gwanhau wedi cael ei ddylunio i ymdopi â digwyddiad 1 mewn 100 mlynedd, gydag ystyriaeth 30% ychwanegol am y newid yn yr hinsawdd, yn unol â'r safonau presennol. Darperir bwrdd rhydd 0.5m hefyd uwchben lefel dŵr

ddyluniedig y pwll, sy'n darparu cydnerthedd ychwanegol. Er bod dŵr yn annhebygol o fynd dros frig y basn gwanhau, pe byddai hynny'n digwydd byddai'n llifo tua'r de-orllewin ac yn cael ei ddal gan y ffos arfaethedig sydd wedi'i lleoli yn yr un cae. Byddai hyn yn atal y dŵr rhag cyrraedd adeiladau Parc Jacob. Mae'r ffos atal yn gollwng i gwrs dŵr i lawr yr afon o Barc Jacob.

#### Yr Achos o blaid Revelation Clothing (R0026)

- 6.40 Mae safle'r busnes yng Nghroesffordd Maencoch nesaf at y B4313. Bydd y Cynllun yn symud y B4313 i ffwrdd oddi wrth y safle a bydd ar ffordd bengaead mewn ynys rhwng ffyrdd. Symudodd y busnes yno o Barc Busnes Rushacre gan nad oedd yn lleoliad proffil uchel. Mae lleoliad Croesffordd Maencoch yn weladwy iawn ac yn agos i gyffordd brysur gyda llawer o fasnach yn mynd heibio, sydd wedi cynyddu'r busnes yn sylweddol. Mae'r safle'n fwy gweladwy oherwydd bod arwyddion hysbysebu y tu allan. Yn ogystal, mae traffig sy'n mynd heibio'r safle yn teithio'n araf ac mae ciwiau ar adegau brig. Ofnir y byddai gosodiad arfaethedig y ffordd yn effeithio ar y busnes fel y gwnaeth yn y lleoliad blaenorol.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.41 Byddai modd cyrraedd y safle o ffordd bengaead sy'n gwasanaethu 3 eiddo. Byddai'n briffordd fabwysiedig gyda mynediad wedi'i sicrhau i'r cyhoedd. Byddai'r llwybr newydd oddeutu 120m yn hirach wrth deithio o Arberth. Ystyrir bod y llwybr hwn yn rhesymol gyfleus. Ni dderbynnir bod y safle mewn lleoliad gweladwy iawn. Mae golygfeydd o'r safle wedi'u cyfyngu i ran fer ar bob ochr. Mae gwybodaeth arolygu yn dangos y bu ciwiau ar 10 achlysur yn unig drwy gydol diwrnod yr arolwg.
- 6.42 Mae gan y busnes siop yng nghanol tref Arberth hefyd ac mae'r safle yng Nghroesffordd Maencoch wedi'i restru fel gweithdy ar wefan y busnes. Nid oes darpariaeth statudol ar gyfer colli busnes o ganlyniad i waith cymeradwy a wnaed yn briodol gan awdurdod priffyrdd. Pan fydd y gwaith priffyrdd wedi'i gwblhau, gellir hawlio iawndal o dan Adran 10 Deddf Prynu Gorfodol 1965 am unrhyw ddibrisiad profedig yng ngwerth cyfalaf eiddo. Gall colli masnach gyfrannu at ddirywiad yng ngwerth cyfalaf. Mae'r gweithdrefnau ar gyfer gwneud hawliad o'r fath wedi'u hamlinellu'n fanwl ar gyfer y gwrthwynebydd.

#### Yr achos o blaid Mr Thomas Wheeler (R0016)

- 6.43 Mae problemau diogelwch difrifol yng Nghroesffordd Maencoch y mae angen mynd i'r afael â nhw. Nid adeiladu ffordd newydd yw'r ateb. Mae'r Cynllun yn canolbwyntio ar yr hen gynsail o wella amser siwrneiau i fodurwyr. Byddai'n cynyddu allyriadau GHG yn groes i bolisi Llywodraeth Cymru i leihau carboneiddio.
- 6.44 Mae'r Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol wedi cynghori bod angen i ni newid dulliau teithio i ddewisiadau amgen mwy cynaliadwy er mwyn cyflawni nodau llesiant, yn ogystal â thargedau lleihau carbon. Ni fyddai'r Cynllun yn annog unrhyw newid o ran dulliau teithio a byddai'n cynyddu allyriadau GHG, felly mae'n groes i ysbryd yr WFGA o leiaf. Mae'r

Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol wedi egluro na ddylai cyrff cyhoeddus fwrw ymlaen â phrosiectau a fyddai'n cynyddu allyriadau GHG.

- 6.45 Byddai sawl ardal o wrychoedd a choetiroedd, sy'n gynefinoedd gwerthfawr, yn cael ei cholli. Mae'n amheus a fyddai'r Cynllun yn gallu arwain at fudd clir i fioamrywiaeth gan y byddai'n achosi i gynefinoedd gael eu colli a'u hollti. Byddai'n groes i Bolisi Cynllunio Cymru yn yr achos hwn.
- 6.46 Byddai'r Cynllun yn wastraff arian. Byddai'n cael NPV negyddol. Nid oes angen capasiti ychwanegol ar y ffordd hon a phe byddai traffig yn cynyddu, byddai hyn yn arwain at fwy o allyriadau GHG. Byddai cynnal a chadw'r hen A40 yn gosod baich ariannol ar PCC. Mae angen datrysiad cost is i'r gwir broblemau ac nid y Cynllun hwn.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.47 Rhoddwyd ymateb Llywodraeth Cymru ynglŷn â chydawnsedd â'r WFGA uchod mewn perthynas â Chyfeillion y Ddaear Sir Benfro.
- 6.48 Byddai mwyafrif helaeth yr allyriadau GHG (98.9%) yn dod o weithredu'r Cynllun. Byddai allyriadau GHG gweithredol yn is gyda'r Cynllun, gan fod y llwybr arfaethedig yn fyrrach. Byddai'r allyriadau GHG cyffredinol yn cynyddu ychydig o ganlyniad i adeiladu'r Cynllun. Ni fyddai hyn yn effeithio ar allu Llywodraeth Cymru i gyrraedd ei thargedau carbon. Bydd hyn yn cael ei gyflawni ar draws holl gamau gweithredu a pholisïau Llywodraeth Cymru.
- 6.49 Fel yr amlinellir uchod, ni fyddai effaith arwyddocaol ar amser siwrneiau cyffredinol a fyddai'n arwain at unrhyw newid i'r dull trafndiaeth a ddefnyddir ar yr A40 ar hyn o bryd. Byddai'r seilwaith Teithio Llesol gwell (a ddisgrifiwyd yn y dystiolaeth) yn annog pobl i gerdded neu feicio ar gyfer siwrneiau lleol.
- 6.50 Byddai rhan sylweddol o'r plannu cyfnewid ar dir nad yw'r gwaith adeiladu'n effeithio arno, felly gellir ei wneud yn gynnar yn ystod amserlen y Cynllun. Byddai'r plannu cyfnewid yn dechrau gweithredu fel cynefin addas o fewn 5 i 7 mlynedd. Byddai'r coetir a gwrychoedd newydd yn cysylltu ag ardaloedd presennol i ddarparu coridorau bywyd gwyllt. Byddai'r Cynllun hefyd yn darparu 6 ha o laswelltir rhywogaeth gyfoethog, a fyddai'n effaith fuddiol gymedrol o'r Cynllun. Am yr holl resymau a roddwyd yn y dystiolaeth ac yn yr ymateb i wrthwynebiad Cyfeillion y Ddaear, ystyrir y byddai'r Cynllun yn arwain at fudd clir i fioamrywiaeth.
- 6.51 Mae dystiolaeth Llywodraeth Cymru yn esbonio y disgwylir i'r Cynllun arwain at fuddion eraill nad ydynt yn cael eu cyfleu trwy'r dadansoddiad cost/budd economaidd yn unig. Bydd yn mynd i'r afael â'r materion a'r problemau a amlygwyd yn yr astudiaethau WeTAG. Mae defnyddio data damweiniau go iawn i asesu'r Cynllun wedi arwain at achos cryfach o lawer. O gyfuno hynny ag awgrym y Crwner i leihau'r terfyn cyflymder ar yr A40 i 40mya, mae'r BCR yn cynyddu i 1.23 gydag NPV cadarnhaol o £3.5m.

#### Yr Achos o blaid Preswylwyr Redstone Road (R01, R04 to R07, ac R0011)

- 6.52 Mae'r gwrthwynebiadau hyn i gyd am weld y terfyn cyflymder ar Redstone Road yn cael ei ostwng i 30mya. Byddai hyn yn gwella diogelwch ar y priffyrdd ac o fudd sylweddol i gerddwyr. Ffordd brysur yw hon sy'n cael ei defnyddio gan gerbydau nwyddau trwm (HGVs) sy'n mynd i'r parciau busnes. Mae'r llwybr hwn i Arberth yn cael ei ddefnyddio'n helaeth gan gerddwyr o'r safle carafannau. Mae gan rai o'r gwrthwynebwyr blant ac mae'r troedffyrdd cul wedi arwain at sefyllfaoedd lle y cafwyd dihangfa gyfyng o draffig sy'n teithio'n gyflym. Bydd hyn yn waeth ar ôl i'r bont newydd gael ei hadeiladu gan na fydd rhaid i draffig arafu i groesi'r A40. Mae un gwrthwynebiad yn datgan y byddai terfyn 20mya yn well fyth. Bydd Redstone Road o fewn y terfynau datblygu ar gyfer Arberth yn fuan, ac oherwydd ei bod yn ardal breswyl sy'n cynnwys cartref gofal hefyd, mae angen terfyn cyflymder is.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.53 Er bod rhyng-gysylltiad â'r Cynllun, mater i'r awdurdod priffyrdd lleol (PCC) yw rheolaethau traffig ar Redstone Road. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori â PCC ynglŷn â'r gwrthwynebiadau hyn. Dywedodd PCC ei fod yn fodlon ystyried y cynnig i leihau'r terfyn cyflymder ar hyd Redstone Road o 40mya i 30mya, mewn egwyddor, trwy ymestyn y terfyn cyflymder 30mya presennol. Fodd bynnag, byddai unrhyw gynnis o'r fath yn destun ymgynghoriad statudol yn y modd arferol yn rhan o'r broses sy'n ofynnol i addasu neu gyflwyno Gorchymyn Rheoleiddio Traffig newydd.

#### Yr Achos o blaid Alan a Jackie Brown (R002)<sup>28</sup>

- 6.54 Diben y Cynllun yw cael gwared â'r gyffordd beryglus wrth Groesffordd Maencoch. Bydd y Cynllun yn ei disodli â chyffordd fwy peryglus o bosibl, lle y byddai traffig yn teithio'n gyflym. Gallai damweiniau ddigwydd a byddent yn fwy difrifol. Mae'n bosibl na fydd gwahardd troi i'r dde i ymuno â'r A40 yn effeithiol a byddai'n rhaid i draffig aros yng nghanol y ffordd i droi oddi ar yr A40 i ymuno â Redstone Road. Mae'r gyffordd arfaethedig yn ddiangen oherwydd gall traffig gael mynediad trwy gylchfan Penblewin, a fyddai'n ychwanegu ychydig funudau yn unig i siwrneiau i/o'r gorllewin. Gellid defnyddio'r arian a fyddai'n cael ei arbed i ddarparu rhwystrau sŵn ar hyd y ffordd newydd.

#### Ymateb Llywodraeth Cymru

- 6.55 Roedd cefnogaeth gyhoeddus glir i gyffordd yn rhan o'r Cynllun wrth Redstone Road. Mae parciau busnes a safleoedd datblygu wedi'u lleoli ar y ffordd hefyd. Byddai'r gyffordd arfaethedig yn ddiogel trwy ddarparu lôn ychwanegol ac ynys ffug i ganiatáu i gerbydau aros yn ddiogel cyn troi i'r dde. Mae'r cyfraddau damweiniau wrth gyffyrdd o'r fath yn isel yn gyffredinol. Mae'r materion diogelwch wrth gyffordd bresennol Croesffordd Maencoch wedi'u hamlinellu yn y dystiolaeth ac nid ydynt yn gysylltiedig â defnyddio ynysoedd ffug. Nid oedd yr archwiliad annibynnol o ddiogelwch ar y ffyrdd wedi codi unrhyw bryderon ynglŷn â'r cynnig i draffig groesi'r A40 arfaethedig i droi i'r dde.

---

<sup>28</sup> Y dewis amgen heb gyffordd yw Dewis Amgen 2 isod



- 6.56 Mae'r ES a gyflwynwyd yn dod i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau sŵn arwyddocaol yn sgil gweithredu'r Cynllun. Mae mesurau priodol ar gyfer lliniaru sŵn wedi cael eu cynnwys ar gyfer eiddo sy'n agos i'r llwybr. Mae'r Cynllun hefyd yn darparu gwell gwerth am arian na'r dewis amgen hwn.

## 7 DEWISIADAU AMGEN

- 7.1 Awgrymwyd dewisiadau amgen yn lle'r Cynllun mewn dau wrthwynebiad, a rhoddodd hyn gyfle i Lywodraeth Cymru weithio arnynt hyd at lefel lle y gellid eu cymharu'n foddhaol â'r Cynllun cyhoeddedig. Arfarniad Llywodraeth Cymru yw'r Llyfryn Dewisiadau Amgen (PPID 06). Rhoddwyd cyhoeddusrwydd iddo<sup>29</sup> a chafodd y cyhoedd gyfle i wrthwynebu neu gefnogi'r dewisiadau amgen.
- 7.2 Roedd y dewisiadau amgen (a'r gwrthwynebiadau i'r Cynllun) wedi'u seilio ar bryderon ynglŷn â thraffig yn croesi'r A40 i gyrraedd Arberth. Awgrymodd Mr Spacey (R001)<sup>30</sup> a Mr Lewis (R0021 a adroddwyd uchod) y gellid cadw'r A40 bresennol i'r dwyrain o Sodston Lodge a'i defnyddio fel ffordd ymuno/ymadael er mwyn i draffig tua'r dwyrain gyrraedd Arberth a'r B4313, gan felly osgoi'r angen i draffig groesi'r A40 newydd o gwbl. Dewis Amgen 1A yw hyn. Cefnogwyd y dewis amgen hwn gan Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (CPRW) am resymau tebyg. Mae Llywodraeth Cymru wedi mireinio'r dewis amgen hwn trwy ddarparu tapr dargyfeirio a ffordd gyswllt newydd, a fyddai'n bodloni safonau'r DMRB. Dewis Amgen 1B yw hyn. Awgrymodd Alan a Jackie Brown (R002 a adroddwyd uchod) gael gwared â'r gyffordd yn gyfan gwbl er mwyn diogelwch ar y priffyrdd. Dewis Amgen 2 yw hyn.
- 7.3 Wrth ymateb i gefnogwr Dewis Amgen 1A, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru na fyddai darparu ffordd ymuno/ymadael yn anghyfreithlon, fel y datganwyd yn wreiddiol yn y llyfryn Dewisiadau Amgen ac yn y dystiolaeth. Caniateir ffordd ymuno/ymadael o ffordd ddeuol o dan y DMRB. Ni fyddai ffordd ymuno/ymadael o ffordd gerbydau senl yn bodloni canllawiau'r DMRB a byddai angen gwyro oddi wrth y safonau.
- 7.4 Byddai Dewis Amgen 1A yn costio £0.3m yn fwy a byddai 1B yn costio £0.8m yn fwy. Byddai'r BCR yn debyg iawn i'r Cynllun. Er y byddai'r ddau yn gwella amser siwrneiau fymryn i draffig sy'n troi i'r gogledd tuag at Fethesda, byddai ychydig o anafanteision i draffig sy'n troi i'r de, sef y prif gyfeiriad teithio. Byddai'r ddau ddewis amgen yn arwain at ffyrdd ychwanegol o amgylch eiddo preswyl yng Nghroesffordd Maencoch ac yn ychwanegu at annibendod gweledol. Byddai angen tir ychwanegol i adeiladu ffordd newydd neu gadw'r hen A40, gan arwain at effeithiau ar y dirwedd. Byddai effeithiau niweidiol ar yr amgylchedd hefyd. Mae CNC yn mynnu bod digon o dir ar gyfer plannu ychwanegol i ddarparu cynefin ar gyfer rhywogaethau a warchodir. Ar ôl i addasiad arfaethedig i adleoli Pwll Gwanhau A gael ei wrthod, collwyd tir y bwriadwyd ei ddefnyddio i ddarparu cynefin cyfnewid ar gyfer Pathewod. Byddai ardal yr A40 ddiangen, y bwriadwyd ei dychwelyd i amaethyddiaeth yn wreiddiol, yn cael ei chadw gan Lywodraeth Cymru bellach fel cynefin cyfnewid ar gyfer pathewod. O dan Ddewis Amgen 1A, ni fyddai'r tir hwn yn ddiangen mwyach a byddai llai o gynefin lliniaru arfaethedig ar gyfer pathewod, y byddai angen ei ddarparu trwy gaffael tir ychwanegol mewn man arall.

---

<sup>29</sup> Rhoddir manylion y cyhoeddusrwydd yn PID 16

<sup>30</sup> Adroddir arno yma oherwydd bod y gwrthwynebiad yn cyfeirio at Ddewis Amgen 1 yn unig

- 7.5 Byddai Dewis Amgen 2 yn arwain at ychydig o fuddion i ddefnyddwyr yr A40 arfaethedig o ran amser siwrneiau a diogelwch. Fodd bynnag, mae'r model traffig yn dangos y byddai traffig yn debygol o ddefnyddio'r B4313 o Robeston Wathen i gyrraedd Arberth o'r gorllewin<sup>31</sup>. Yna, byddai'n rhaid i draffig o Redstone Road deithio o amgylch y system unffordd yng nghanol tref Arberth i gyrraedd y B4313. Byddai anfanteision i ganol y dref o ganlyniad i draffig ychwanegol (yn enwedig HGVs) a thagfeydd. Byddai'r traffig ychwanegol yn achosi cynnydd cymedrol mewn effeithiau sŵn ar sawl eiddo preswyl ar y B4313. Byddai'r dewis amgen hwn yn arwain at rai buddion i'r dirwedd a bioamrywiaeth o ganlyniad i lai o waith adeiladu a'r ffaith y byddai angen tanffordd fyrrach ar gyfer bywyd gwyllt. Byddai cost y Cynllun oddeutu £1m yn llai. Er gwaethaf hyn, mae'r cynnydd sylweddol mewn amser siwrneiau ar gyfer traffig sy'n dymuno cyrraedd Redstone Road (yn enwedig defnyddwyr busnes) o'r A40 i'r gorllewin o Arberth yn golygu y byddai'r BCR yn is o lawer, sef -0.14.
- 7.6 Roedd tri gwrth-wrthwynebydd i'r tri dewis amgen, yr oedd yn well ganddynt y Cynllun cyhoeddedig. Roedd un ohonynt yn breswylwyr eiddo yng Nghroesffordd Maencoch sy'n pryderu am gael eu hamgylchynu gan gefnffyrdd o dan Ddewisiadau Amgen awgrymedig 1A ac 1B. Maent hefyd yn pryderu ynghylch colli manteision y Cynllun cyhoeddedig o ran sŵn, ansawdd aer a'r dirwedd. Cyfeirir at amser siwrneiau hwy ac anghyfleustra hefyd.

---

<sup>31</sup> Gweler PIQ 01 a PIQ 02

## 8 CASGLIADAU

### Cyflwyniad

- 8.1 I argymhell bod y Cynllun yn symud ymlaen, mae angen dangos, at ei gilydd, ac ar ôl ystyried polisiau cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth ac effeithiau niweidiol posibl, ei fod yn gyfleus ac er budd y cyhoedd.
- 8.2 Os wyf am argymhell y dylai'r Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd gael ei wneud, mae angen i mi hefyd fod yn fodlon ar gydnawsedd y Gorchymyn hwn â manylion a chynigion y Cynllun ar gyfer Tynnu Statws Cefnffordd a Theithio Llesol mewn perthynas â'r gefnffordd bresennol o Benblewin i Groesffordd Maencoch.
- 8.3 O ran y tiroedd sydd i'w caffael o dan y Gorchymyn Prynu Gorfodol, ac ar ôl ystyried cyngor a meini prawf statudol<sup>32</sup>, mae'n rhaid dangos bod achos cymhellol o blaid prynu gorfodol er budd y cyhoedd sy'n cyfiawnhau ymyrryd â hawliau dynol y rhai hynny sydd â buddiant yn y tir, bod gan Lywodraeth Cymru syniad clir ynglŷn â sut mae'n bwriadu defnyddio'r tir y mae'n ceisio ei gaffael, y byddai'r adnoddau angenrheidiol i gyflawni'r cynlluniau hyn ar gael o fewn graddfa amser resymol, a bod y Cynllun yn annhebygol o gael ei atal gan unrhyw rwystr rhag gweithredu.
- 8.4 O ran y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, mae'n rhaid dangos bod llwybrau amgen yn lle'r priffyrdd y cynigir eu cau yn rhesymol gyfleus, a phan fwriedir cau mynedfeydd preifat, fod mynedfa resymol gyfleus arall ar gael, neu y byddai'n cael ei darparu gan y Cynllun, pe byddai angen.

### Cefnogaeth a Gwrthwynebiadau

- 8.5 Mae PCC yn cefnogi'r Cynllun. Mae'r Cyngor yn croesawu'r gwelliannau i'r briffordd i wella diogelwch ar y ffyrdd, capasiti a mynediad, gan gynnwys cyfleoedd ar gyfer teithio llesol. Mae'r Cyngor wedi bod yn ymwneud â Llywodraeth Cymru o ran y newidiadau perthnasol i ffyrdd ymyl, y Gorchymynion drafft, newidiadau i osodiad seilwaith a gwasanaethau ychwanegol y bydd y Cyngor yn gyfrifol amdanynt. Mae'r seilwaith ychwanegol ac wedi'i addasu yn dderbyniol ac yn gyson â swyddogaethau'r Cyngor, ac mae'r cyfleoedd gwell ar gyfer seilwaith teithio llesol yn cyd-fynd â'i gynlluniau.
- 8.6 Mae 4 mynegiad unigryw o gefnogaeth yn ysgrifenedig, a 6 chynrychiolaeth nad ydynt yn gwrthwynebu'r Cynllun.
- 8.7 Roedd 22 gwrthwynebiad i'r Cynllun, yr oedd 8 ohonynt yn wrthwynebwyr statudol. Roedd 8 gwrthwynebiad wedi cael eu tynnu'n ôl erbyn diwedd yr Ymchwiliad a thynnwyd un arall yn ôl ar ôl iddo orffen. Mae hyn yn gadael 13 gwrthwynebiad yn weddill – 3 statudol a 10 anstatudol.

---

<sup>32</sup> Gan gynnwys Cylchlythyr 003/2019 ar weithdrefnau Prynu Gorfodol

### **Ystyriaethau o Bwys yn yr Achos o Blaid y Cynllun**

- 8.8 Yn yr adran hon, arfarnaf y ffactorau a godwyd yn asesiad Llywodraeth Cymru o'r achos o blaid y Cynllun. Mae'r rhain yn cynnwys p'un a yw'r Cynllun yn cyd-fynd â'r polisi perthnasol (gan gynnwys hwnnw sy'n ymwneud â gwelliannau trafndiaeth) a'r amcanion a amlinellir yn yr astudiaeth WeITAG (y cyfeirir atynt o hyn ymlaen fel amcanion y Cynllun). Ystyriaf hefyd fanteision ac effeithiau niweidiol y Cynllun ac yna'r gwrthwynebiadau a wnaed cyn llunio fy nghasgliadau cyffredinol.
- 8.9 Mae'r Cynllun yn rhan o raglen o welliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru (rhan o'r rhwydwaith TEN-T). Rwyf yn fodlon bod gwelliannau i'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd wedi cael eu crybwyll mewn polisiau a rhaglenni cenedlaethol ers blynnyddoedd lawer. Mae'r rhan o Landdewi Felffre i Barc Slebets wedi cael ei chrybwyll yn benodol hefyd mewn polisiau a rhaglenni. Mae dau Gynllun arall ar gyfer y rhan hon o'r A40 wedi cael eu cyflwyno: Cynllun cyffiniol Llanddewi Felffre a ffordd osgoi Robeston Wathen sydd bellach wedi'i chwblhau. Nodaf y pwynt fod y Cynllun hwn a Chynllun Llanddewi Felffre wedi cael eu datblygu'n gynhwysfawr ond y gellir eu gweithredu'n annibynnol ar ei gilydd.
- 8.10 Amlygodd yr astudiaeth WeITAG broblemau â'r rhan hon o'r rhwydwaith ac mae amcanion y Cynllun yn ceisio datrys y problemau hynny'n llwyr neu helpu i wneud hynny. Byddai'r Cynllun yn helpu i wella'r rhwydwaith strategol yng ngorllewin Cymru, gan roi hwb i'r economi a mynd i'r afael â chanfyddiadau ynglŷn â phellenigrwydd. Byddai'r Cynllun yn helpu i fynd i'r afael â'r problemau traffig a amlygwyd trwy wella dibynadwyedd amser siwrneiau a darparu cyfleoedd i oddiweddyd, gan felly osgoi problemau platwnio a rhwystredigaeth gyrwyr a ddaw yn sgil hynny. Byddai hefyd yn helpu i fynd i'r afael â phroblemau traffig tymhorol.
- 8.11 Mae'r Cynllun ar raddfa gymharol fach gydag arbedion cymedrol o ran amser. Mae BCR y Cynllun yn isel iawn, sef 0.27, ac mae'n cynrychioli gwerth gwael am arian ar yr olwg gyntaf. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru yn honni nad yw hyn yn cyfleu'r darlun cyfan.
- 8.12 Cyfeiriwyd at adroddiad y Crwner ar ddamwain angheuol wrth Groesffordd Maencoch ac ymateb y Gweinidog i'r adroddiad hwnnw<sup>33</sup>. Mae'r ystadegau damweiniau ar gyfer yr A40 bresennol a fyddai'n cael ei disodli gan y Cynllun wedi cael eu darparu a'u dadansoddi'n fanwl gan Lywodraeth Cymru. Er bod nifer y damweiniau yn cyd-fynd â'r cyfartaledd ar gyfer ffordd o'r math hwn, nid felly difrifoldeb y damweiniau hynny o ran marwolaethau ac anafiadau. Mae damwain sy'n arwain at farwolaeth 8 gwaith yn fwy tebygol na'r cyfartaledd cenedlaethol, ac mae damwain sy'n arwain at anaf difrifol 45% yn fwy tebygol.
- 8.13 Rwyf wedi'm darbwylllo gan y dystiolaeth nad yw'r model a ddefnyddiwyd i gyfrifo'r mewnbynnau ariannol o ran damweiniau yn adlewyrchu difrifoldeb damweiniau ar y rhan hon o'r ffordd, fel y dangoswyd gan ystadegau damweiniau blaenorol. Mae'r tyst Traffig ac Economeg wedi cymhwyso'r ffigurau difrifoldeb damweiniau go iawn ar gyfer y rhan hon o'r A40 i'r

---

<sup>33</sup> CDs 4.01.06 a 4.01.83

model traffig ac wedi cyfrifo difrifoldeb tebygol damweiniau dros gyfnod 60 mlynedd yr arfarniad. Ystyriaf fod yr ymagwedd hon yn rhesymol oherwydd dangosodd y dystiolaeth fod diffyg cydnabyddedig yn y feddalwedd bresennol yn hyn o beth. Dangosodd yr allbynnau y byddai 9 marwolaeth, 3 anaf difrifol ac 20 mân anaf yn cael eu hosgoi, yn hytrach na'r 1 farwolaeth, 3 anaf difrifol a 24 mân anaf a nodwyd yn yr adroddiadau cychwynnol. Yn nhermau ariannol, byddai'r buddion yn sgil lleihau nifer y damweiniau yn werth £7.46m yn hytrach na'r ffigur gwreiddiol o £1.15m, a byddai'r BCR yn cynyddu i 0.67. Am y rhesymau a roddwyd, ystyriaf fod hyn yn ddadansoddiad rhesymol o'r buddion a fyddai'n deillio o leihau nifer a difrifoldeb damweiniau yn ardal y Cynllun, yn seiliedig ar yr ystadegau perthnasol.

- 8.14 Rwyf hefyd yn ymwybodol bod newidiadau i'r terfyn cyflymder yn cynyddu amser siwrneiau ac felly'n cael effaith fawr ar y BCR. Dangoswyd hyn gan un arall o'r profion sensitifrwydd yn nhystiolaeth Llywodraeth Cymru, a ystyriodd y posibilrwydd o leihau'r terfyn cyflymder ar yr A40 bresennol wrth Groesffordd Maencoch. Pe byddai'r terfyn cyflymder yn cael ei leihau i 40mya (fel yr awgrymwyd gan Grwner EM ac a gefnogwyd gan rai gwrthwynebwyr), byddai'r BCR yn cynyddu i 0.83.
- 8.15 Yna, dywedodd Llywodraeth Cymru pe byddai effaith lleihau'r terfyn cyflymder i 40mya a'r "gwir" fuddion o ran damweiniau yn cael eu hystyried, byddai'r BCR yn cynyddu i 1.23 gydag NPV cadarnhaol o oddeutu £3.5m (yn hytrach na'r -£11.5m yn yr arfarniad gwreiddiol). Nid yw hyn yn gwbl gywir oherwydd, fel y cydnabu'r tyst traffig<sup>34</sup>, gellid lleihau nifer a difrifoldeb damweiniau wrth Groesffordd Maencoch trwy ostwng cyflymder traffig. Felly, gallai terfyn cyflymder is leihau'r buddion ariannol yn sgil damweiniau ar gyfer y rhan hon o'r A40. Er hynny, cytunaf y byddai'r ffigur BCR cyfunol rywle rhwng 0.83 ac 1.23.
- 8.16 Mae'r dystiolaeth yn dangos bod y Cynllun wedi cael ei ddylunio yn unol â'r safonau a amlinellir yn y DMRB. Mae angen un gwyrriad oddi wrth y safonau (yn ymwneud â faint o oleuadau y bwriedir eu darparu wrth gylchfan Penblewin). Mae'r gwyrriad hwn wedi cael ei gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru. Byddai arwyneb sŵn isel yn cael ei ddefnyddio ar gyfer y ffyrdd arfaethedig. Byddai trefniadau draenio priodol sy'n osgoi llygredd yn cael eu darparu. Mae'r strwythurau sydd i'w darparu wedi cael eu dylunio yn unol â'r safonau perthnasol ac i fodloni mesurau lliniaru amgylcheddol.
- 8.17 Mae materion adeiladu'n derbyn sylw yn yr adroddiad adeiladwyedd (CD 4.04.09). Mae'r rhan fwyaf o'r cynnig oddi ar linell bresennol y ffordd ac mae profiad o adeiladu ffyrdd yn yr ardal hon. Caniatawyd cynllun wrth gefn priodol ar gyfer costau ychwanegol. Rwyf yn fodlon bod materion ymarferol adeiladwyedd wedi cael eu hystyried. Mae'r dystiolaeth yn dangos bod cyllid ar gyfer y Cynllun wedi cael ei ystyried yn briodol a phe byddai'r Gorchmynion yn cael eu gwneud bod pob tebygolrwydd y bydd y Cynllun yn cael ei weithredu. Nid oes rheswm i awgrymu y byddai unrhyw oedi gormodol na chostau ychwanegol yn gysylltiedig â'r Cynllun.

---

<sup>34</sup> Paragraff 2.33 y Gwrthbrawf i R0017 Cyfeillion y Ddaear

- 8.18 Mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targedau allyriadau a charbon hyd at 2050. Mae'r dystiolaeth yn dangos ymagwedd Llywodraeth Cymru at gyrraedd y targedau hyn. Byddai cynnydd bach mewn allyriadau GHG o ganlyniad i adeiladu'r Cynllun. Byddai allyriadau GHG gweithredol yn is gan fod y llwybr yn fyrrach na'r rhan o'r A40 sydd i'w disodli. Er gwaethaf hyn, mae'n rhaid ystyried y cynnydd mewn allyriadau GHG yn y cydbwysedd terfynol ac yng nghyd-destun camau gweithredu Llywodraeth Cymru i geisio lleihau allyriadau yng Nghymru a mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd ar draws ei holl feysydd cyfrifoldeb, gan gynnwys trafnidiaeth.
- 8.19 Mae'r arweiniad yn WelTAG 2017 a PPW wedi cael ei baratoi yn unol â'r WFGA, sy'n mynnu bod gweithredoedd cyrff cyhoeddus yn cyd-fynd â'r egwyddor datblygu cynaliadwy ac yn ystyried y pum ffordd o weithio. Mae dystiolaeth Llywodraeth Cymru yn ceisio dangos sut mae'r Cynllun yn cyfrannu at y nodau llesiant a sut y'i datblygwyd yn unol â'r pum ffordd o weithio. Mae'r broses WelTAG wedi llunio amcanion y Cynllun yn unol â'r saith nod llesiant yn yr WFGA. Mae'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy yn ystyried perfformiad y Cynllun yn erbyn ymrwymadau Llywodraeth Cymru a chyd-destun yr WFGA. Mae hyn yn dangos y byddai'r Cynllun yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at fodloni'r rhan fwyaf o'r amcanion llesiant, ond na fyddai'n helpu i fynd i'r afael â'r amcanion newid yn yr hinsawdd.
- 8.20 Mae'n wir na fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at un o'r saith nod llesiant o dan yr WFGA. Fodd bynnag, mae'n rhaid rhoi ystyriaeth hefyd i gyfraniad y Cynllun at nodau llesiant eraill a dod i gasgliad cytbwys. Nid yw'r WFGA yn mynnu bod yr holl gamau gweithredu'n cyfrannu at yr holl nodau i'r un graddau. Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel yn amlinellu'r cynigion i fodloni'r gyllideb garbon gyntaf. Bydd y targedau a'r dyheadau diwygiedig yn y daith tuag at gwblhau datgarboneiddio yn derbyn sylw yn y cynllun cyflenwi nesaf (sydd wrthi'n cael ei baratoi ar hyn o bryd). Mae polisiau a champau gweithredu Llywodraeth Cymru yn parhau i esblygu i gyrraedd y targed o allyriadau sero-net erbyn 2050. Yn fy marn i, mae'r dystiolaeth ynglŷn â sut y byddai'r Cynllun yn cydymffurfio â'r WFGA yn ddarbwyllol a dangoswyd yn briodol y cydymffurfir â gofynion y Ddeddf.
- 8.21 Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn mynnu bod Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn gwella cyfleusterau a llwybrau ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn barhaus ar gyfer siwrneiau ac iddynt ddiben, megis teithio i'r gwaith neu i siopa. Mae hefyd yn briodol ystyried buddion hamdden ac iechyd cerdded a beicio. Credaf y byddai'r Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd ar gyfer yr A40 bresennol yn sicrhau y byddai cyfleusterau ar gyfer cerdded a beicio yn yr ardal yn cael eu gwella. Mae PCC wedi bod yn ymwneud â datblygu'r Cynllun ac mae ei ddyheadau ar gyfer teithio llesol wedi cael eu hystyried. Byddai'r cyfleusterau sydd i'w darparu yn cydbwysu â chynlluniau'r Cyngor a'r cyfleusterau teithio llesol arfaethedig a gynigir yn rhan o Gynllun Llanddewi Felffre. Byddai cynigion teithio llesol y Cynllun yn cael eu cynnwys yn yr Hysbysiad o Gontract er mwyn sicrhau y byddent yn cael eu gweithredu (CD 4.02.12).

- 8.22 Mae Llywodraeth Cymru wedi asesu effeithiau'r Cynllun ar amaethyddiaeth mewn adroddiad manwl. Byddai'r Cynllun yn arwain at golli oddeutu 11.8 ha o dir amaeth. Nid oes unrhyw ran o'r tir yr effeithir arno yn y categori gorau neu fwyaf amlbwrpas a byddai ei golli o arwyddocâd niweidiol bach. Byddai'r cynllun yn effeithio ar bum fferm. Byddai pob un yn profi newidiadau o ran gweithrediadau o ddydd i ddydd, ond ni fyddai hyfywedd y daliadau dan fygythiad. Mae tystiolaeth Llywodraeth Cymru yn dangos bod y cynllun wedi cael ei ddylunio i leihau'r effaith ar fusnesau amaethyddol gymaint â phosibl a sicrhau y byddai mynediad i ffermydd a chaeau yn cael ei gynnal. Mae un gwrthwynebiad yn parhau a fydd yn cael ei ystyried isod. Yn yr holl amgylchiadau hyn, deuf i'r casgliad na fyddai'r Cynllun yn cael effaith arwyddocaol ar amaethyddiaeth.
- 8.23 Daeth yr ES i'r casgliad, yn sgil yr amryw fesurau lliniaru a digolledu a gynnigir, y byddai effeithiau posibl y Cynllun ar gadwraeth natur yn cael eu lleihau i lefelau na fyddent yn arwyddocaol (o safbwynt EIA). Roedd gan CNC rai pryderon ynglŷn â'r mesurau lliniaru arfaethedig. Paratowyd Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir i ymateb i hynny, ac mae CNC wedi cadarnhau ei bod yn foddhaol. Mae CNC wedi cytuno ar y mesurau lliniaru arfaethedig yn amodol ar ychwanegu sawl ymrwymiad amgylcheddol at y REAC. Mae hyn yn mynd i'r afael â mesurau lliniaru a gwarchod priodol ar gyfer yr effaith ar rywogaethau ystlumod, dyfrgwn, pathewod a moch daear. Felly, mae pryderon CNC ynglŷn ag effeithiolrwydd y mesurau lliniaru arfaethedig wedi derbyn sylw'n gynhwysfawr. Am y rhesymau hyn, deuf i'r casgliad fod yr effaith ar ecoleg wedi derbyn sylw'n ddigonol yn y Cynllun a'r mesurau lliniaru arfaethedig. Byddai'r mesurau lliniaru hyn yn cynnwys elfen o wella trwy greu cynefin newydd. Deuf i'r casgliad hefyd y byddai'r ddyletswydd statudol i warchod a gwella bioamrywiaeth a hyrwyddo gwydnwch ecosystemau, i'r graddau sy'n gyson ag arfer swyddogaethau'r Awdurdod yn briodol, yn cael ei bodloni.
- 8.24 Rwyf wedi dadansoddi'r dystiolaeth ynglŷn â'r Effeithiau Arwyddocaol Tebygol ar Safleoedd Ewropeaidd<sup>35</sup>. Paratowyd yr SIAA i fodloni gofynion Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017. Daeth yr SIAA i'r casgliad, gyda mesurau lliniaru priodol fel y'u hamlygwyd a'u disgrifiwyd, na fyddai unrhyw effeithiau niweidiol ar gyfanrwydd safleoedd Ewropeaidd. Mae CNC yn cytuno. Felly, deuf i'r casgliad fod digon o wybodaeth ar gael i hysbysu'r awdurdod cymwys wrth wneud ei asesiad priodol.
- 8.25 Mae effeithiau'r Cynllun o ran sŵn, dirgryniad ac ansawdd aer (yn ystod y camau adeiladu a gweithredol) wedi cael eu hasesu'n gynhwysfawr, gan ddefnyddio methodoleg a gymeradwywyd gan y DMRB. Dangosodd yr ES na fyddai unrhyw effeithiau arwyddocaol yn codi yn sgil dirgryniad neu sŵn adeiladu (ar yr amod y dilynir y dulliau gweithio gorau sy'n ymarferol, a bod mesurau lliniaru priodol yn cael eu cynnwys yn y Cynllun). Er y byddai sŵn gweithredol yn cynyddu wrth nifer fach o eiddo, aseswyd na fyddai hyn yn achosi effaith arwyddocaol.

---

<sup>35</sup> Ardaloedd Cadwraeth Arbennig yn yr achos hwn



- 8.26 Yn ystod y cam adeiladu, byddai'r CEMP yn mynnu bod y contractwr yn defnyddio arfer gorau mewn sawl ffordd i leihau effeithiau niweidiol ar breswylwyr cyfagos gymaint â phosibl. Byddai gofynion arfer gorau yn cynnwys y rhai hynny sy'n ymwneud â sŵn a dirgryniad, llwch a mygdarthau, a symudiadau cerbydau a pheiriannau. O ran ansawdd aer, ni fyddai achosion o dorri'r amcanion NO<sup>2</sup> na PM<sup>10</sup>. Mae canlyniadau'r asesiad yn dangos y byddai'r Cynllun yn cael effaith gadarnhaol ar ansawdd aer lleol i fwyafrif y preswylwyr yn yr ardal.
- 8.27 Mae effeithiau tirweddol a gweledol y Cynllun wedi cael eu hasesu yn unol â'r fethodoleg asesu ragnodedig. Mae effeithiau mawr ar y dirwedd wedi'u cyfyngu i un o'r 18 LCA yn ardal yr astudiaeth. Rwyf yn fodlon bod yr ymagwedd ddylunio yn ceisio ymdrin â'r effeithiau hyn trwy dechnegau peirianeg priodol a'r cynigion tirweddu. Byddai hyn yn lleihau'r effaith ar yr LCA dan sylw i effaith fach erbyn yr haf yn y flwyddyn ddylunio.
- 8.28 Byddai'r effaith weledol ar eiddo preswyl yn gyfyngedig. Byddai effeithiau mawr ar 4 eiddo. Fodd bynnag, mae'r eiddo hyn yn agos i'r A40 bresennol ac yn destun effaith weledol eisoes. Byddai effaith gymedrol ar ddefnyddwyr yr unig hawl dramwy sydd â golygfeydd o'r llwybr arfaethedig. Byddai effeithiau niweidiol posibl goleuadau newydd yn cael eu lleihau trwy gyfyngu ar oleuadau i fannau lle y maent yn hanfodol er mwyn diogelwch a thrwy leihau gollyngiad golau i'r eithaf. Mae DCFW wedi bod yn ymwneud â'r Cynllun o gam cynnar ac rwyf yn fodlon bod Llywodraeth Cymru wedi ystyried ei safbwyntiau.
- 8.29 Mae Cartref Gofal Blaenmarlais yn gymharol agos i'r llwybr arfaethedig. Er nad oedd y perchenogion wedi gwrthwynebu, rwyf o'r farn bod yr effaith bosibl ar yr eiddo wedi cael ei hystyried yn ofalus. Byddai'r ffordd mewn trychiad sylweddol yn y man hwn. Mae'r dystiolaeth yn fy narbwylllo na fyddai unrhyw olygfeydd o'r A40 arfaethedig o'r eiddo na'r annedd arall i'r de o'r bont arfaethedig ar Redstone Road. Fel y nodwyd uchod, mae'r effeithiau ar sŵn ac ansawdd aer wedi cael eu hystyried yn ofalus ac mae'r dystiolaeth yn dangos na fyddai unrhyw effeithiau niweidiol tymor hir arwyddocaol.
- 8.30 Mae arolygon wedi amlygu'r lleoliadau mwyaf tebygol ar gyfer gweddillion archaeolegol claddedig, sef i'r gogledd o'r llwybr arfaethedig. Dewiswyd llinell y ffordd arfaethedig i osgoi'r gweddillion claddedig cyn belled ag y bo'n bosibl. Yn bwysig, cynigir rhaglen o werthuso a lliniaru archaeolegol yn rhan o'r Cynllun. Ni fyddai unrhyw effeithiau niweidiol ar henebion cofrestredig.
- 8.31 Byddai'r ddau adeilad rhestredig yng Nghartref Gofal Blaenmarlais yn cael eu sgrinio o'r ffordd. Mae Cadw wedi dod i'r casgliad y byddai effeithiau'r cynllun ar leoliadau'r tŷ a'r ysgubor rhestredig, o ran effeithiau gweledol a sŵn, yn fach ac yn ddibwys, yn y drefn honno. Ni fyddai effaith niweidiol ar unrhyw adeiladau rhestredig nac asedau treftadaeth eraill. Felly, mae'r Cynllun wedi mynd i'r afael â gofynion deddfwriaethol a pholisi o ran yr amgylchedd hanesyddol cyn belled â phosibl. Mae'n rhaid i'r effaith niweidiol fach ar leoliad yr adeilad rhestredig gael ei phwyso a'i mesur yn y cydbwysedd cyffredinol.

- 8.32 Mae'r ES yn cynnwys Prif Gynlluniau Amgylcheddol, sy'n dangos y cynigion tirweddu a lliniaru<sup>36</sup> ar gyfer y Cynllun, a luniwyd yn sgil y broses ES ac ymgynghori. Esboniodd Llywodraeth Cymru fod Ymrwymadau a wnaed yn yr ES, yr SIAA a thrwy ymgynghori â thirfeddianwyr, preswylwyr ac ymgynghoreion wedi cael eu cyfleu yn y REAC. Eglurwyd hefyd y byddai'r ymrwymadau hyn yn cael eu dwyn ymlaen i gamau dylunio manwl, adeiladu a chynnal a chadw arferol y Cynllun. Byddai ymrwymadau yn ymwneud ag adeiladu'r Cynllun yn cael eu gweithredu trwy'r CEMP. Nodaf hefyd fod ymrwymiad yn cysylltu'r REAC â'r CEMP. Byddai'r CEMP yn parhau i gael ei ddatblygu wrth i ddyluniad manwl y cynllun ddatblygu. Byddai contractwr y Cynllun wedi'i gyfrwymo yn ôl y contract i gydymffurfio â darpariaethau'r CEMP a'r REAC; byddai personél â chymwysterau priodol yn cynnal gwaith monitro cydymffurfiaeth annibynnol. Nodaf fod Llywodraeth Cymru o'r farn bod yr ymrwymadau hyn yn gyfrwymol. Rwyf wedi ystyried y REAC yng ngoleuni sylwadau CNC a'r ymrwymadau a roddwyd. Rwyf yn fodlon y byddai dulliau cadarn ar waith i gyflawni'r mesurau lliniaru angenrheidiol a'r sicrwydd arall a roddwyd gan Lywodraeth Cymru.
- 8.33 Mae'r Prif Gynlluniau Amgylcheddol wedi cael eu diweddarau i adlewyrchu gofynion CNC, a ofynnodd hefyd am gynlluniau sy'n dangos Cynigion Cynefin ar gyfer Pathewod a Mesurau Lliniaru Ystlumod. Mae'r rhain wedi cael eu darparu a'u diweddarau i adlewyrchu'r newidiadau angenrheidiol i'r Cynllun o ganlyniad i addasiadau. Mae angen i drefniadau rheoli a monitro tymor hir fod ar waith ar gyfer y cynigion lliniaru ystlumod, a fyddai'n cael eu sicrhau trwy ymrwymadau priodol hefyd.

#### Casgliadau ar yr achos o blaid y Cynllun

- 8.34 Mae'r achos a gyflwynwyd o blaid y Cynllun yn cydnabod y byddai effeithiau niweidiol gweddilliol ar y dirwedd a gwrychoedd; ar allyriadau GHG ac ar leoliad adeilad rhestredig. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod effeithiau amgylcheddol y Cynllun wedi cael eu hystyried yn llawn a'u gwerthuso'n briodol drwy gydol y broses ddylunio. Mae effeithiau amgylcheddol wedi cael eu hasesu'n gynhwysfawr gan ddefnyddio'r fethodoleg sy'n ofynnol. Lle y byddai posibilrwydd o effeithiau niweidiol arwyddocaol, cynigir camau i leihau a lliniaru'r effeithiau hynny, lle y bo'n ymarferol. Byddai'r effeithiau gweddilliol canlyniadol yn fach. Rhoddwyd ystyriaeth i'r statud a'r polisi perthnasol, a gofynion WFGA a Pholisi Cynllunio Cymru yn arbennig. Mae tystiolaeth Llywodraeth Cymru yn fy narbwyllo y tarwyd cydbwysedd priodol rhwng amcanion polisi economaidd, sy'n ceisio gwella diogelwch ar y priffyrdd/darparu gwell cysylltiadau trafniadaeth ar y ffyrdd, ac amcanion amgylcheddol megis lleihau allyriadau GHG, a gwarchod cadwraeth natur, asedau treftadaeth a'r dirwedd. Rwyf wedi'm darbwyllo bod buddion y Cynllun fel y'u hamlinellir uchod yn drech na'r effeithiau gweddilliol niweidiol.

---

<sup>36</sup> Y cynigion lliniaru y manylwyd arnynt mewn man arall yn yr adroddiad hwn.

## **Ystyried Gwrthwynebiadau – gwrthwynebwyr a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

### Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro (R0017)

- 8.35 Nodaf fod y cyflwyniad gwreiddiol yn datgan bod y gwrthwynebydd wedi cefnogi gwelliannau cynharach i'r A40, yn enwedig ffordd osgoi Robeston Wathen a gwblhawyd yn 2011. Mae'r Cynllun hwn yn debyg i'r ffordd osgoi honno. Mae'r angen am y Cynllun wedi cael ei egluro'n fanwl ac yn ymwneud â gwelliannau ehangach i'r A40 fel llwybr Ewropeaidd strategol. Nid yw'r statws hwn a'r sail bolisi gysylltiedig wedi newid yng ngoleuni digwyddiadau diweddar fel Brexit a'r pandemig Covid-19. Mae amcanion y Cynllun yn ceisio mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd. Dadleuodd y gwrthwynebydd y gallai pedair o'r problemau gael eu cyfuno'n un. Rwyf yn ymwybodol bod y cyhoedd yn cefnogi asesiad Llywodraeth Cymru o'r problemau. Sut bynnag, nid yw'r broses WelTAG yn dibynnu ar nifer y problemau. Y materion a godir sy'n bwysig. Mae'r problemau a amlygwyd yn cynnwys diogelwch ar y priffyrdd, sy'n fater difrifol iawn. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi ceisio mynd i'r afael ag ymatebion gan y cyhoedd a oedd yn awyddus i gynnal mynediad i Redstone Road a'r B4313.
- 8.36 Mae sawl gwrthwynebydd yn dadlau y dylai'r arian ar gyfer y Cynllun gael ei ddefnyddio neu ei wario ar bethau eraill. Nid yw dosbarthiad arian y Llywodraeth yn fater i unrhyw Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus. Tynnaf sylw at y pryderon hynny yma, ond ni chyfeiriaf at ddosbarthiad arian y Llywodraeth ymhellach yn yr adroddiad hwn.
- 8.37 Nid yw'r cyhoeddiad ynghylch argyfwng hinsawdd wedi newid y datganiadau polisi o blaid y Cynllun, fel yr adroddwyd yn nhystiolaeth Llywodraeth Cymru. Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel yn rhestru 100 o bolisiau a mesurau eraill y mae'n eu cymryd neu y bydd yn eu cymryd i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd. Mae hyn yn ychwanegol at y mesurau sydd eisoes ar waith o ganlyniad i gamau gweithredu blaenorol a chefnidir yr WFGA, sy'n rhoi cynaliadwyedd wrth wraidd y broses benderfynu.
- 8.38 Credaf ei bod yn amlwg nad yw Llywodraeth Cymru wedi cynnig y dylai pob cynllun i adeiladu ffyrdd newydd gael ei wahardd nac y dylai Cynlluniau presennol gael eu hailasesu o ganlyniad i'r cyhoeddiad ynghylch argyfwng hinsawdd. Mae'r datganiadau Gweinidogol a gynhwysir yn PID12 yn cadarnhau'r ffaith hon.
- 8.39 Byddai'r Cynllun yn arwain at gynyddu allyriadau GHG ac ni fyddai'n annog newid i ddulliau trafndiaeth yn uniongyrchol. Fodd bynnag, mae'r Cynllun hwn yn rhan o becyn o welliannau i lwybr strategol. Nid yw wedi'i gyfiawnhau ar sail dibyniaeth ar geir. Esboniodd tystiolaeth Llywodraeth Cymru yn argyhoeddiadol pam na fyddai llawer o draffig neu ddim traffig yn cael ei annog o ganlyniad i adeiladu'r Cynllun. Am y rhesymau a roddwyd uchod, rwyf o'r farn bod y dystiolaeth ynglŷn â sut y byddai'r Cynllun yn cydymffurfio â'r WFGA yn ddarbwyllol.
- 8.40 Mae'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy yn PPW yn ymwneud yn bennaf â chynigion ar gyfer datblygiadau newydd, fel tai a chyflogaeth. Mae

paragraff 5.3.13 o fewn rhan o PPW sy'n ymdrin â'r rhwydwaith ffyrdd strategol, sy'n pwysleisio pwysigrwydd y rhwydwaith cefnffyrdd a chynllunio'n briodol ar gyfer seilwaith ffyrdd. Mae'r broses WelTAG wedi cael ei diwygio i gyd-fynd â gofynion yr WFGA ac mae wedi ystyried opsiynau trafndiaeth lesol a chynaliadwy o'r dechrau. Felly, gan fod y Cynllun yn cydymffurfio â WelTAG, mae'n bodloni gofynion paragraff 5.3.13. Byddai'r Cynllun yn mynd i'r afael â materion diogelwch arwyddocaol hefyd. Byddai'r bont arfaethedig a'r cynigion tynnu statws cefnffordd o fudd i gerdded a beicio'n lleol trwy ddarparu man diogel i groesi'r A40 a gwell cyfleusterau WCHR o ganlyniad.

- 8.41 Ni fyddai'r ddadl y dylai'r arian gael ei wario ar welliannau i drafndiaeth gyhoeddus yn mynd i'r afael â'r problemau presennol ar y llwybr strategol hwn. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru dystiolaeth i ddangos bod yr holl ddewisiadau amgen eraill wedi cael ei hystyried yn gynnar yn y broses ac yn ddiweddarach yn rhan o broses asesu WelTAG 2017.
- 8.42 Mae effeithiau amgylcheddol ac ecolegol wedi cael eu hystyried yn yr ES, yr SIAA a'r Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir. Mae CNC yn cytuno â'r casgliadau y daethpwyd iddynt ac nid yw'n gwrthwynebu'r Cynllun. Rwyf wedi dod i'r casgliad bod yr ES a'r SIAA ar gyfer y Cynllun wedi mynd i'r afael â'r effaith ar ecoleg yn ddigonol a bod y mesurau lliniaru arfaethedig yn foddhaol. Byddai'r mesurau lliniaru hyn yn cynnwys elfen o wella o ran creu cynefin newydd. Deuaf i'r casgliad hefyd y byddai'r ddyletswydd statudol i gynnal a gwella bioamrywiaeth a hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau, i'r graddau sy'n gyson ag arfer swyddogaethau'r Awdurdod yn briodol, yn cael ei bodloni.

Bettina Becker a Stephen Jennings (R0018)

- 8.43 Mae'r materion yn ymwneud â'r angen am y ffordd newydd a'i gwerth am arian; allyriadau GHG; yr Argyfwng Hinsawdd; lleihau carbon; yr effaith ar fioamrywiaeth a mwy o ddefnydd ar geir wedi cael eu hystyried uchod yn rhan o'm casgliadau ynglŷn â gwrthwynebiadau Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro.
- 8.44 Byddai lleihau'r terfyn cyflymder i 40mya yn cael effaith niweidiol ar weithrediad y llwybr strategol hwn. Ni fyddai'n datrys y problemau sy'n gysylltiedig â gosodiad cyffordd Croesffordd Maencoch na'r problemau strategol a amlygwyd yn yr astudiaethau WelTAG. Mae'r gwrthwynebwyr yn cyfeirio at gau'r mynedfeydd o'r B4313 i'r A40 bresennol a'r posibilrwydd o adeiladu trosbont heb y Cynllun. Buaswn yn amau hyfywedd adeiladu pont dros yr A40 heb y Cynllun arfaethedig. Mae'r astudiaethau traffig yn dangos bod 78% o'r traffig o Arberth sy'n defnyddio Croesffordd Maencoch yn ymuno â'r A40 yn hytrach na mynd ymlaen tua'r gogledd ar hyd y B4313. Mae'r traffig hwn yn cynnwys cerbydau nwyddau o'r parciau busnes a charafannau o Barc Gwyliau Noble Court. Ystyriaf yr effeithiau niweidiol ar symudiadau traffig lleol ac ar ganol tref Arberth o ganlyniad i gau cyffordd Croesffordd Maencoch isod yn yr adran ar ddewisiadau amgen.
- 8.45 Rwyf wedi ystyried y materion eraill a godwyd uchod ac wedi dod i'r casgliad bod y dystiolaeth yn dangos na fyddai unrhyw effeithiau niweidiol

arwyddocaol o ran sŵn na dirywiad mewn ansawdd aer yn yr ardal o ganlyniad i'r Cynllun. Yn yr un modd, rwyf yn fodlon bod effeithiau tirweddol a gweledol y Cynllun yn gyfyngedig o ran maint ac y byddent yn cael eu lliniaru'n briodol. Mae'r dystiolaeth hefyd yn dangos na fyddai unrhyw effeithiau arwyddocaol ar amaethyddiaeth.

### ***Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig***

#### Mr Malcolm Lewis (R0021)

- 8.46 Mae prif wrthwynebiad Mr Lewis yn ymwneud â chaffael ei goetir (lleiniau 1/4u, 1/4v, 1/4w ac 1/4z) at ddibenion mesurau lliniaru hanfodol. Mae'r coetir hwn yn llinell hedfan bwysig ar gyfer ystlumod. Mae ystlumod yn nodwedd gymhwys ar gyfer sawl ACA ac yn Rhywogaeth a Warchodir gan Ewrop (EPS). Mae'r ardal hon hefyd yn cynnwys Pathewod – Rhywogaeth arall a Warchodir. Mae CNC yn mynnu bod cynefin cyfnewid addas yn cael ei ddarparu ar gyfer y rhywogaeth hon. Mae'r Strategaeth Cadwraeth Rhywogaethau a Warchodir wedi cael ei pharatoi i fynd i'r afael â'r effaith ecolegol ar y rhywogaethau hyn. Mae CNC wedi darparu gofynion manwl ar gyfer y cynigion lliniaru sy'n cynnwys tanffordd ar dir Mr Lewis a fyddai'n hollbwysig er mwyn darparu llwybr i ystlumod groesi'n ddiogel o dan y ffordd arfaethedig. Mae CNC yn mynnu bod y coed yn cael eu tocio'n rheolaidd a'u rheoli am byth i sicrhau bod y danffordd yn parhau i weithredu'n effeithiol. Mae rheolaeth yn angenrheidiol hefyd i sicrhau bod yr ardal yn parhau i fod yn addas fel cynefin cyfnewid ar gyfer pathewod. Mae'n rhaid i Lywodraeth gael rheolaeth lawn ar y coetir hwn er mwyn sicrhau'r gofyniad tymor hir hwn i lliniaru'r Cynllun yn briodol. Felly, mae'n hanfodol bod y tir hwn yn cael ei gaffael er mwyn bodloni dyletswyddau statudol a chael trwydded EPS.
- 8.47 Mae materion tebyg yn berthnasol i lain 1/4aa, sef llain o dir sydd i'w chaffael er mwyn atgyfnerthu llinell hedfan bresennol ar gyfer ystlumod, yn rhan o fesurau lliniaru hanfodol. Bydd yr ardaloedd sydd i'w caffael yn darparu cynefin addas ar gyfer Pathewod hefyd.
- 8.48 Byddai unrhyw effeithiau niweidiol ar fusnes Mr Lewis o ganlyniad i golli tir neu ardaloedd mynediad a storio o fewn y coetir yn fater ar gyfer iawndal. Nid mater i'r Ymchwiliad yw hwn. Ymdrinnir â'r gwrthwynebiadau i gyffordd arfaethedig Croesffordd Maencoch a Dewis Amgen 1 isod.

#### Revelation Clothing (R0026)

- 8.49 Mae'r gwrthwynebiad yn ymwneud â cholli masnach sy'n mynd heibio safle'r gwrthwynebydd yng Nghroesffordd Maencoch. Cytunaf fod y safle hwn yn amlwg i ddefnyddwyr Redstone Road/Croesffordd Maencoch. Nid yw'r gwrthwynebydd wedi darparu tystiolaeth argyhoeddiadol o effaith niweidiol colli masnach sy'n mynd heibio ar hyfywedd y busnes. Mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi gwybod bod gan y busnes safle yng nghanol tref Arberth, ac nid yw hyn wedi cael ei wrthwynebu. Ni roddwyd esboniad o rôl unigol y ddau safle a phwysigrwydd adeilad Croesffordd Maencoch. Mae Llywodraeth Cymru wedi amlinellu'r trefniadau mynediad arfaethedig. Byddai'r safle'n cael ei wasanaethu oddi ar ffordd a fabwysiadwyd yn gyhoeddus yn agos i'r B4313 arfaethedig. Byddai'n rhaid i gwsmeriaid deithio 120m ychwanegol. Nid yw hyn yn bellter

ychwanegol eithafol. Ystyriaf fod buddion y Cynllun yn drech na'r effeithiau niweidiol a honnir ar fusnes y gwrthwynebydd. Nid yw unrhyw iawndal posibl a allai fod ar gael yn fater i'r Ymchwiliad.

Richard a Judith Jones (R0025)

- 8.50 Mae gan yr eiddo fynediad uniongyrchol i'r A40, sy'n destun y terfyn cyflymder cenedlaethol yn y man hwnnw. Ni fydd y Cynllun, sy'n dechrau i'r dwyrain, yn effeithio ar y fynedfa. Mae Llywodraeth Cymru wedi esbonio y byddai'r lôn oddiweddyd yn gorffen o leiaf 600m i'r dwyrain o'r fynedfa ac na fyddai'r graddiant arfaethedig yn annog cyflymder uwch na'r ffordd bresennol. Byddai mesurau priodol yn cael eu rhoi ar waith i ddiogelu mynedfa'r gwrthwynebwy'r yn ystod y gwaith cysylltu. Nid yw materion iawndal yn berthnasol i'r Ymchwiliad hwn.
- 8.51 Yn dilyn penderfyniad y tîrffeddiannwr i wrthod addasiad 1 a'r cynnig i adleoli pwll gwanhau A, byddai'n cael ei adeiladu ar y safle arfaethedig gwreiddiol yn agos i'r ffordd<sup>37</sup>. Mae tystiolaeth gymhellol sy'n dangos na fyddai darparu basn A yn y lleoliad gwreiddiol hwn yn achosi perygl o lifogydd i eiddo'r gwrthwynebwy'r. Eglurwyd y byddai capasiti'r basn a lleoliad y ffos ddraenio arfaethedig yn ddigonol i atal unrhyw ddŵr wyneb o'r Cynllun rhag effeithio ar eiddo'r gwrthwynebydd. Mae ansawdd y tir y mae'r Cynllun yn effeithio arno, yn yr achos hwn, yn fater o ddewis i'r tîrffeddiannwr sydd wedi gwrthod y lleoliad diwygiedig ar gyfer pwll A.

Preswylwyr Redstone Road (Gwrthwynebiadau R001, R004, R005, R006, R007 ac R0011)

- 8.52 Byddai'r Cynllun yn golygu cyffordd ar Redstone Road. Fodd bynnag, byddai PCC, sef yr awdurdod priffyrdd lleol, yn parhau i fod yn gyfrifol am y ffordd hon. Mae'r terfynau cyflymder sy'n berthnasol i Redstone Road yn fater i PCC. Mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio barn PCC am y gwrthwynebiadau hyn ac mae'r Cyngor wedi nodi y bydd cais y preswylwyr yn cael ei symud ymlaen yn ddarostyngedig i'r broses statudol sy'n gysylltiedig. Ni allaf wneud unrhyw sylwadau pellach gan nad yw hyn yn fater i'r Ymchwiliad.

Mr Thomas Wheeler (R0015)

- 8.53 Mae'r gwrthwynebiadau i egwyddor y Cynllun yn ailadrodd llawer o'r materion a ystyriwyd uchod yn rhan o'm casgliadau ynglŷn â gwrthwynebiad Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro. Ni ailadroddir y casgliadau hyn yma.
- 8.54 Cyfeiriodd y gwrthwynebiad at PPW ac y dylai fod enillion clir i fioamrywiaeth. Mae'r dystiolaeth o blannu o flaen llaw, y cynigion lliniaru a chreu cynefin yn dangos y byddai'r Cynllun hwn yn arwain at fudd clir i fioamrywiaeth.
- 8.55 Ymdriniwyd â'r angen am y Cynllun a'i werth am arian uchod. Byddai'r Cynllun yn mynd i'r afael â'r materion a'r problemau a amlygwyd yn yr

---

<sup>37</sup> Fel y dangosir ar luniadau'r Cynllun gwreiddiol

astudiaethau WelTAG. Mae defnyddio data damweiniau go iawn wrth asesu wedi arwain at achos cryfach o blaid y Cynllun.

## **Casgliadau ynglŷn â'r Dewisiadau Amgen ar gyfer Cyffordd Croesffordd Maencoch**

- 8.56 Yn rhan o'm hystyriaeth, ymdriniaf â'r fersiwn ddiwygiedig o Ddewis Amcan 1 a baratowyd gan Lywodraeth Cymru oherwydd y byddai'n cydfynd yn agosach â safonau'r DMRB. Mae hyn bellach wedi dod yn Ddewis Amgen 1B, ac awgrym gwreiddiol y gwrthwynebwyd yw Dewis Amgen 1A. Rwyf yn fodlon y dilynwyd y gweithdrefnau ar gyfer rhoi cyhoeddusrwydd i'r dewisiadau amgen. Nid oedd yr un o hyrwyddwyr y dewisiadau amgen wedi gwneud unrhyw sylwadau ar ddadansoddiad Llywodraeth Cymru ohonynt yn y Llyfryn (PID 6).
- 8.57 Byddai'r dewisiadau amgen i gyd yn osgoi'r angen i droi i'r dde ar draws yr A40 newydd. Mae Llywodraeth Cymru yn cynghori y byddai cyffordd ynys ffug arfaethedig Redstone Road a'r lôn lydan ar gyfer troi i'r dde gyda digon o le i giwio yn bodloni safonau modern. Byddai'r gyffordd hon yn cynnig buddion diogelwch sylweddol o gymharu â chyffordd bresennol Croesffordd Maencoch. O ganlyniad, byddai unrhyw fuddion diogelwch o ganlyniad i gael gwared â'r lôn troi i'r dde yn fach. Ni chyflwynwyd unrhyw dystiolaeth argyhoeddiadol i mi sy'n herio'r casgliad hwn, a chytunaf ag asesiad Llywodraeth Cymru. Dyma'r cefndir yr wyf wedi ystyried y dewisiadau amgen yn ei erbyn.

### Dewisiadau Amgen 1A ac 1B

- 8.58 Byddai Dewisiadau Amgen 1A ac 1B yn arwain at rai buddion bach o ran diogelwch ac amser siwrneiau i bobl sy'n teithio i'r gogledd o'r A40 ac oddi yno (h.y. tuag at Fethesda). Byddai'r BCR ar gyfer y ddau yn debyg iawn i hwnnw ar gyfer y Cynllun. Nid yw hyn yn syndod oherwydd bod y ffactorau sy'n ymwneud â diogelwch; economeg ac amser siwrneiau yn debyg iawn. Mae hyn yn berthnasol i'r cyfrifiadau BCR gwreiddiol a diwygiedig<sup>38</sup>.
- 8.59 Ni fyddai Dewis Amgen 1A yn bodloni safonau'r DMRB a byddai angen gwyro oddi wrthynt. Byddai materion diogelwch hefyd yn ymwneud â'r posibilrwydd o draffig yn teithio'n gyflym wrth adael yr A40 a dynesu at yr B4313. Byddai aildefnyddio'r briffordd bresennol yn golygu y byddai ardal liniaru amgylcheddol werthfawr o gynefin cyfnewid ar gyfer Pathewod yn cael ei cholli a byddai'n rhaid ei darparu mewn man arall. Byddai Dewis Amgen 1B yn golygu y byddai angen caffael tir ychwanegol ar gyfer y ffordd ymuno/ymadael newydd.
- 8.60 Byddai 1A ac 1B yn ddrutach. Byddent yn cael mwy o effaith ar y dirwedd a'r amgylchedd. Byddai'r eiddo presennol yng Nghroesffordd Maencoch yn cael eu hamgylchynu ymhellach gan ffyrdd ar draul amodau byw. Byddai'r ffyrdd ymuno/ymadael ychwanegol hefyd yn arwain at fwy o drefoli ac annibendod gweledol. Gallai caffael tir ychwanegol achosi oedi i'r Cynllun.
- 8.61 Deuaf i'r casgliad nad oes angen Dewis Amgen 1A nac 1B gan fod y buddion diogelwch honedig yn fach. Byddai'r effeithiau niweidiol a

---

<sup>38</sup> A ddiwygiwyd i ystyried difrifoldeb damweiniau a'r posibilrwydd o leihau terfynau cyflymder



amlygwyd yn gorbwyso'r buddion yn sylweddol ac argymhellaf nad yw Dewisiadau Amgen 1A ac 1B yn cael eu hystyried ymhellach.

Dewis Amgen 2

- 8.62 Ystyriwyd Dewis Amgen 2 wrth ddatblygu'r Cynllun. Roedd y cyhoedd yn frwd o blaid darparu cyffordd wrth Redstone Road ac fe'i hychwanegwyd at y Cynllun. Felly, gwrthodwyd yr hyn sydd bellach yn Ddewis Amgen 2 wrth ddatblygu'r Cynllun.
- 8.63 Byddai Dewis Amgen 2 yn rhatach na'r Cynllun. Byddai'n gwella amser siwrneiau ychydig i ddefnyddwyr yr A40 newydd. Byddai'n arwain at fuddion i'r dirwedd a chadwraeth natur hefyd oherwydd ni fyddai ffordd gyswilt newydd a byddai hyd y danffordd arfaethedig ar gyfer bywyd gwyllt yn cael ei lleihau (o hanner).
- 8.64 Mae Redstone Road yn cynnwys sawl parc busnes, parc carafannau ac eiddo preswyl. Mae'n arwain o ganol tref Arberth i'r B4313. Byddai amser siwrneiau yn cynyddu'n sylweddol i draffig Redstone Road sy'n teithio i'r gorllewin ac oddi yno pe byddai'n rhaid iddo fynd ymlaen i gylchfan Penblewin a throi'n ôl, fel yr awgrymwyd gan y gwrthwynebwyr. Gofynnais am wybodaeth ychwanegol ynglŷn â'r llwybr mwyaf tebygol y byddai traffig i Groesffordd Maencoch a Redstone Road, ac oddi yno, yn ei ddefnyddio pe byddai Dewis Amgen 2 yn cael ei fabwysiadu. Dangosodd y dystiolaeth draffig mai'r llwybr mwyaf tebygol fyddai'r B4313 o Robeston Wathen i ganol tref Arberth. Byddai hyn yn arwain at draffig ychwanegol ar y B4313 ac ar y system unffordd yng nghanol tref Arberth. Byddai'n cael effeithiau sŵn niweidiol ar eiddo ar y B4313 ac yn creu tagfeydd ar ffyrdd lleol. Felly, byddai effeithiau arwyddocaol ar amser siwrneiau i draffig lleol, p'un a fyddai'n dilyn llwybr Penblewin neu'r B4313. O ganlyniad, mae'r BCR ar gyfer Dewis Amgen 2 yn sylweddol is na'r BCR ar gyfer y Cynllun. Deuaf i'r casgliad y byddai'r effeithiau niweidiol a amlygwyd yn drech o lawer na buddion y dewis amgen hwn. Am y rhesymau hyn, argymhellaf nad yw Dewis Amgen 2 yn cael ei ystyried ymhellach.

## **Casgliadau ar y Gorchmynion sy'n ofynnol ar gyfer y Cynllun**

### Casgliadau o ran y Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd

- 8.65 Rwyf yn fodlon y byddai'r newidiadau arfaethedig i'r rhwydwaith cefnffyrdd, o ystyried gofynion polisi cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth, yn hwylus ac er budd y cyhoedd at ddibenion gwella'r system genedlaethol o lwybrau ar gyfer traffig trwodd yng Nghymru.
- 8.66 Rwyf hefyd yn fodlon bod y cynigion ar gyfer tynnu statws cefnffordd rhan o gefnffordd bresennol yr A40 yn hwylus o ran Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Felly, bodlonir y profion a amlinellir ar ddechrau'r adran hon.

### Casgliadau o ran y Gorchymyn Prynu Gorfodol

- 8.67 Rwyf wedi astudio'r Atodlen a'r Cynlluniau sy'n cyd-fynd â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO) yn ofalus, ac ni allaf weld tystiolaeth o unrhyw gynnig i brynu unrhyw dir neu hawliau heblaw am y rhai hynny sy'n angenrheidiol i weithredu'r Cynllun.
- 8.68 Mae Llywodraeth Cymru wedi argymhell addasiadau i rai ardaloedd, hawliau neu fanylion perchenogaeth sydd wedi'u cynnwys yn y CPO. Nodais yn Adran 2 uchod fod Llywodraeth Cymru wedi tynnu addasiad 1 yn ôl, gan adael addasiadau 2 i 9 i'w hystyried. Rwyf wedi ystyried y cynigion ar gyfer addasu'r Gorchymyn yn ofalus, a chefnogaf yr holl addasiadau sy'n weddill fel rhai sy'n angenrheidiol at ddibenion y Cynllun, neu i'w wella er budd pawb, ac i ddiffinio'r Gorchymyn yn gywir. Rwyf yn fodlon na fyddai'r un o'r addasiadau'n rhoi unrhyw barti dan anfantais.
- 8.69 Rwyf wedi ystyried y gwrthwynebiadau a amlinellwyd uchod yn ofalus, ac rwyf yn fodlon nad yw'r Gorchymyn cyfan, fel y'i haddaswyd, yn mynd i'r afael â mwy o dir nag sy'n angenrheidiol a bod yr angen am y CPO cyfan wedi cael ei esbonio er boddhad i mi. Mae darpariaeth gyllidebol wedi cael ei gwneud ar gyfer y Cynllun. Mae'n ymddangos i mi nad oes rhwystr sy'n atal y Cynllun rhag symud ymlaen. Pe byddai'r Gorchmynion yn cael eu gwneud, gallai'r gwaith ddechrau'n fuan, ac felly rwyf yn fodlon na fyddai unrhyw dir yn cael ei brynu cyn pryd.
- 8.70 Felly, bodlonir y profion a amlinellir ar ddechrau'r adran hon. Deuaf i'r casgliad y dylai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol gael ei addasu, yn unol ag Atodiad C i'r adroddiad hwn, ac y dylai gael ei wneud fel y'i haddaswyd.

### Casgliadau o ran y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

- 8.71 Rwyf yn fodlon bod y cynigion ar gyfer gwella neu gau priffyrdd, ac ar gyfer cau mynedfeydd preifat yn y Gorchymyn yn angenrheidiol i fodloni amcanion y Cynllun. O ran priffyrdd, byddai'r Cynllun yn sicrhau bod llwybrau eraill cyfleus ar gael. Mae hyn yn cynnwys y cynnig i ddargyfeirio Redstone Road dros dro i alluogi adeiladu'r drosbont arfaethedig.

8.72 O ran y mynedfeydd preifat, byddai'r mynedfeydd cyfnewid rhesymol hynny sy'n ofynnol o hyd ar gael cyn i bob mynedfa gael ei chau, neu byddai mesurau dros dro yn cael eu darparu. Yn ystod yr Ymchwiliad, cododd yr angen am nifer o fân addasiadau er mwyn diffinio'r Gorchymyn yn gywir a datrys gwrthwynebiadau i'r Cynllun. Rwyf yn fodlon bod y rhain wedi derbyn sylw yn y rhestr o addasiadau a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru yn Atodiad C.

8.73 Felly, rwyf yn fodlon y byddai mynedfeydd rhesymol gyfleus yn cael eu darparu gan y Cynllun, ac felly bodlonir y profion a amlinellir ar ddechrau'r adran hon.

#### Casgliadau Cyffredinol ynglŷn â'r Cynllun

8.74 Fel yr amlinellwyd uchod, ystyriaf fod ystod o ffactorau'n dangos y dylai'r Cynllun symud ymlaen, er gwaethaf ei BCR isel. Mae'r Cynllun yn rhan o raglen o welliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru (sy'n rhan o'r rhwydwaith TEN-T). Byddai'r cynllun yn gwella diogelwch yn sylweddol pe byddai'n symud ymlaen.

8.75 Yn fy marn i, mae achos cymhellol dros weithredu'r Cynllun er mwyn mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd. Byddai'r Cynllun yn cyflawni amcanion yr astudiaeth WelTAG yn y ffordd orau, a byddai hyn, yn fy marn i, o fudd sylweddol i'r cyhoedd. Mae'r budd hwn i'r cyhoedd yn drech na'r cynnydd bach mewn allyriadau GHG. Byddai buddion y Cynllun hefyd yn drech na'i effeithiau niweidiol ar leoliad adeilad rhestredig Tŷ Blaenmarlais a'r dirwedd. Nodaf y byddai plannu'n lliniaru'r effaith dirweddol a gweledol ymhen amser.

8.76 Am y rhesymau a amlinellwyd gennyf uchod, deuaif i'r casgliad bod yr addasiadau i'r Gorchmynion Ffyrdd Ymyl a Phrynu Gorfodol a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru yn angenrheidiol, ac y byddai'r addasiadau hynny'n gwneud y Gorchmynion hynny'n dderbyniol.

8.77 Nid wyf o'r farn bod yr un o'r addasiadau a gynigiwyd yn gyfystyr â "newid sylweddol" o'r fath raddau sy'n golygu bod angen cynrychiolaeth ychwanegol yn unol â'r hyn a bennir yn Atodlen 1 Adran 8 (3) y Ddeddf Priffyrdd. Mae'n dilyn, felly, bod y Cynllun yn dderbyniol.

8.78 Wrth ffurfio'r farn hon, rwyf wedi ystyried yr holl wrthwynebiadau a chynrychiolaethau a wnaed yn ysgrifenedig a'r cyflwyniadau llafar yn yr Ymchwiliad, ond nid ydynt, yn unigol nac ar y cyd, yn drech na'm casgliadau.

**9**    **ARGYMHELLION**

**Argymhellaf fod:**

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

yn cael ei wneud.

- GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I GROESFFORDD MAENCOCH) (FFYRDD YMYL) 202-

yn cael ei addasu fel yr amlinellir yn Atodiad C ac fel y'i haddaswyd, yn cael ei wneud.

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

yn cael ei addasu fel yr amlinellir yn Atodiad C ac fel y'i haddaswyd, yn cael ei wneud.

*A L McCooey*

**Arolygydd**

**ATODIAD A**

**Y RHAI A OEDD YN BRESENNOL YN YR  
YMCHWILIAD**

AR RAN LLYWODRAETH CYMRU

Mr Anthony Vines, Cwnsler Dan gyfarwyddyd Adran Gyfreithiol Llywodraeth Cymru

GALWODD AR:

Mr Nathan Duke Prif Dyst – Angen a Pholisi  
BEng (Anrh) IEng MICE CMgr MCMI

Mr Philip Thiele Traffig ac Economeg  
BEng (Anrh) MRes CEng MICE

Mr Geraint Jones Peirianeg  
MEng, CEng, MICE

Mr Andrew Sumner Materion Amgylcheddol  
CMLI

Ms Chloe Delgery Ecoleg  
MSc MPhil MCIEEM CEnv

Mr James Bellinger Ansawdd Aer  
BSc MSc CEnv CSci MIAQM

Mr Peter Mumford Sŵn  
BSc BMus MIOA

Mr John Davies Cynllunio a Datblygu Cynaliadwy  
MBE BSc MRTPI

GWRTHWYNEBWYR

Ms Bettina Becker Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro (R0017)

Mr Stephen Jennings Becker/Jennings (R0018)

## **ATODIAD B**

### **RHESTRAU O:**

**DDOGFENNAU'R YMCHWILIAD**

**CWESTIYNAU'R YMCHWILIAD**

**PROFLENNI TYSTIOLAETH**

**DOGFENNAU CRAIDD<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Mae'r holl ddogfennau ar gael ar Wefan yr Ymchwiliad <https://a40prc-publicinquiry.co.uk/>

## **DOGFENNAU'R YMCHWILIAD**

PID 1	Nodyn Gweithdrefnol yr Arolygydd ar gyfer yr Ymchwiliad
PID 2	Hysbysiad o Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus
PID 3	Hysbysiad Preifatrwydd Llywodraeth Cymru
PID 4	Rhaglen yr ymchwiliad – gallai newid
PID 5	Cwestiynau Egluro'r Arolygydd
PID 6	Adroddiad Dewisiadau Amgen Awgrymedig y Gwrthwynebwyr
PID 7	Materion a Chwestiynau'r Arolygydd
PID 8	Ymateb i Gwestiynau Egluro'r Arolygydd
PID 9	Gwrthwynebiadau i'r Awgrym ar gyfer Llwybr Amgen
PID 10	Datganiad Agoriadol gan Gwnsler Llywodraeth Cymru
PID 11	Nodyn Ffeil ar Drosolwg o'r Gweithdrefnau Statudol
PID 12	Llinell Amser Cyhoeddiadau LIC ar Newid yn yr Hinsawdd a Thrafnidiaeth
PID 13	Cefnogaeth i'r Awgrym ar gyfer Llwybr Amgen
PID 14	Datganiad Cyfeillion y Ddaear (R0017) – ateb i'r gwrthbrofiad
PID 15	Datganiad Jennings-Becker (R0018)
PID 16	Nodyn Ffeil ar Ddosbarthu'r Adroddiad Dewisiadau Amgen
PID 17	Nodyn Ffeil ar ganlyniadau'r Arfarniad Economaidd ar gyfer dewis amgen y gwrthwynebwyr
PID 18	Nodyn Ffeil ar yr Ymateb i sylwadau CPRW ar Ddewis Amgen 1
PID 19	Nodyn Ffeil ar Gynodeb o'r Cefnogwyr, Gwrthwynebwyr a'r Sylwadau
PID 20	Cofrestr Camau Gweithredu ac Ymrwymadau Amgylcheddol
PID 21	Datganiad Terfynol gan Gwnsler Llywodraeth Cymru
PID 22	Dyluniad o Gartref Gofal Blaenmarlais
PID 23	Nodyn ar Ardal Flaenoriaeth y Cynllun Gweithredu Sŵn (NAPPA) yng Nghroes Maencoch

## **CWESTIYNAU AC YMATEBION YR YMCHWILIAD CYHOEDDUS**

PIQ.001	Ffigurau llif y traffig wrth gymharu'r Senario Craidd â Dewis Amgen 2 y Gwrthwynebwyr
PIQ.002	Effaith Senario Amgen 2 ar Arberth a'r Rhwydwaith Cyfagos
PIQ.003	Ymholiad yr Arolygydd ynghylch tynnu gwrthwynebiad R0022 / Addasiad 1 yn ôl



## 1. Proflenni Tystiolaeth Llywodraeth Cymru

<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
WG 1.0.1	Datganiad Achos Amlinellol
<b>WG 1.1</b>	<b>Nathan Duke (Prif Dyst)</b>
WG 1.1.1	Rhan A – Datganiad Polisi Datganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros Gynnig y dylid gwneud y Gorchmynion drafft Cyhoeddedig.
WG 1.1.2	Rhan B – Datganiad o'r Angen Datganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros Gynnig y dylid gwneud y Gorchmynion drafft Cyhoeddedig.
WG 1.1.3	Rhan C – Datganiad Cryno Datganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros Gynnig y dylid gwneud y Gorchmynion drafft Cyhoeddedig.
WG 1.1.4	Rhestr gwallau y Datganiad Achos
<b>WG 1.2</b>	<b>Philip Thiele (Traffig ac Economeg)</b>
WG 1.2.1	Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Traffig ac Economeg
WG 1.2.2	Proflen Dystiolaeth Traffig ac Economeg
WG 1.2.3	Proflen Dystiolaeth Traffig ac Economeg – Atodiadau
<b>WG 1.3</b>	<b>Geraint Jones (Peirianeg)</b>
WG 1.3.1	Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Peirianeg
WG 1.3.2	Proflen Dystiolaeth Peirianeg
WG 1.3.3	Proflen Dystiolaeth Peirianeg – Atodiadau
WG 1.3.4	Rhestr gwallau y Broflen Dystiolaeth
<b>WG 1.4</b>	<b>Andrew Sumner (Yr Amgylchedd)</b>
WG 1.4.1	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth yr Amgylchedd
WG 1.4.2	Proflen Dystiolaeth yr Amgylchedd
WG 1.4.3	Proflen Dystiolaeth yr Amgylchedd – Atodiadau
WG 1.4.4	Rhestr gwallau y Broflen Dystiolaeth
<b>WG 1.5</b>	<b>Chloe Delgery (Ecoleg)</b>
WG 1.5.1	Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Ecoleg
WG 1.5.2	Proflen Dystiolaeth Ecoleg
WG 1.5.3	Proflen Dystiolaeth Ecoleg – Atodiadau

WG 1.5.4 Rhestr gwallau y Broflen Dystiolaeth

**WG 1.6 Mr James Bellinger (Ansawdd Aer)**

WG 1.6.1 Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Ansawdd Aer

WG 1.6.2 Proflen Dystiolaeth Ansawdd Aer

**WG 1.7 Peter Mumford (Sŵn)**

WG 1.7.1 Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Sŵn

WG 1.7.2 Proflen Dystiolaeth Sŵn

WG 1.7.3 Proflen Dystiolaeth Sŵn – Atodiadau

WG 1.7.4 Rhestr gwallau y Broflen Dystiolaeth

**WG 1.7 John Davies (Cynllunio a Datblygu Cynaliadwy)**

WG 1.7.1 Crynodeb o'r Broflen Dystiolaeth Cynllunio a Datblygu Cynaliadwy

WG 1.7.2 Proflen Dystiolaeth Cynllunio a Datblygu Cynaliadwy

**Proflenni Tystiolaeth Ymatebwyr**

**Gwrthwynebwyr**

A oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad

R0017 Cyfeillion y Ddaear Sir Benfro

R0018 Mr S Jennings a Ms B Becker

Nad oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad

R0021 Malcolm Lewis – Proflen Dystiolaeth gan Edward H Perkins

R0026 Revelation Clothing – Datganiad

Mae'r holl wrthwynebiadau a'r datganiadau ysgrifenedig eraill, a gwrthbrofion Llywodraeth Cymru, ar gael ar wefan yr ymchwiliad cyhoeddus.

## Dogfennau Craidd

### 2. Gorchmynion Drafft

<b>Gorchmynion Drafft</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
<b>Doc. 2.01</b>	<b>Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd Drafft</b>
2.01.01	Gorchymyn Llinell Drafft
2.01.02	Gorchymyn Llinell Drafft – Tudalen Flaen
2.01.03	Gorchymyn Llinell Drafft – Cynllun
<b>Doc. 2.02</b>	<b>Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft</b>
2.02.01	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft
2.02.02	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft – Tudalen Flaen
2.02.03	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft – Cynllun Allweddol
2.02.04	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft – Cynllun Safle
2.02.05	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft – Atodlen
<b>Doc. 2.03</b>	<b>Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft</b>
2.03.01	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft
2.03.02	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft – Tudalen Flaen
2.03.03	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft – Cynllun Allweddol
2.03.04	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft – Cynllun Safle
2.03.05	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft – Atodlen
<b>Doc. 2.04</b>	<b>Hysbysiadau Cyhoeddus</b>
2.04.01	Hysbysiad Cyhoeddus – Gorchymyn Llinell a Ffyrdd Ymyl
2.04.02	Hysbysiad Cyhoeddus – Hysbysiad o Benderfyniad
2.04.03	Hysbysiad Cyhoeddus – Hysbysiad o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol
2.04.04	Hysbysiad Cyhoeddus – Hysbysiad o Arddangosfa Gyhoeddus
2.04.05	Hysbysiad Cyhoeddus – Hysbysiad Cyhoeddus am y CPO
2.04.06	Hysbysiad Cyhoeddus – Hysbysiad Safle'r CPO
<b>Doc. 2.05</b>	<b>Llythyrau</b>
2.05.01	Llythyr – Dosbarthu Llythyrau o fewn 100 Metr
2.05.02	Llythyr – Gorchymyn Llinell a Ffyrdd Ymyl
2.05.03	Llythyr – Mannau Adneuo
2.05.04	Llythyr – Cyrff Statudol

<b>Gorchmynion Drafft</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
2.05.05	Llythyr – Cyrff Anstatudol
2.05.06	Llythyr – Llythyr CPO (Tabl 1 Heb Drwydded Hanfodol)
2.05.07	Llythyr – Mannau Adneuo'r CPO
2.05.08	Llythyr – Asiantau a Chyfreithwyr
2.05.09	Llythyr – (Tabl 1 â Thrwydded Hanfodol)
2.05.10	Llythyr – Morgeisieion y CPO
2.05.11	Llythyr – Tabl 2 Buddiannau
<b>Doc. 2.06</b>	<b>Dogfennau Ategol</b>
2.06.01	Dogfennau Ategol – Datganiad Esboniadol
2.06.02	Dogfennau Ategol – Datganiad Rhesymau
2.06.03	Dogfennau Ategol – Cynllun Safle Cyfeirnod Tir
2.06.04	Dogfennau Ategol – Atodlen Cyfeirnod Tir

### 3. Datganiad Amgylcheddol

<b>Datganiad Amgylcheddol</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
3.01.01	Pennod 1 – Cyflwyniad – Adroddiad Asesiad Technegol
3.01.02	Pennod 1 – Ffigurau
3.01.03	Pennod 1 – Atodiadau
3.02.01	Pennod 2 – Y Prosiect – Adroddiad Asesiad Technegol
3.02.02	Pennod 2 – Ffigurau
3.02.03	Pennod 2 – Atodiadau
3.03.01	Pennod 3 – Dewisiadau Amgen a Ystyriwyd – Adroddiad Asesiad Technegol
3.03.02	Pennod 3 – Atodiadau
3.04.01	Pennod 4 – Methodoleg – Adroddiad Asesiad Technegol
3.04.02	Pennod 4 – Atodiadau
3.05.01	Pennod 5 – Cyd-destun Deddfwriaethol a Pholisi – Adroddiad Asesiad Technegol
3.06.01	Pennod 6 – Daareg a Phriddoedd – Adroddiad Asesiad Technegol
3.06.02	Pennod 6 – Ffigurau
3.06.03	Pennod 6 – Atodiadau

<b>Datganiad Amgylcheddol</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
3.07.01	Pennod 7 – Draeniad y Ffordd a'r Amgylchedd Dŵr – Adroddiad Asesiad Technegol
3.07.02	Pennod 7 – Ffigurau
3.07.03	Pennod 7 – Atodiadau
3.08.01	Pennod 8 – Cadwraeth Natur – Adroddiad Asesiad Technegol
3.08.02	Pennod 8 – Ffigurau
3.08.03	Pennod 8 – Atodiadau
3.09.01	Pennod 9 – Tirwedd a Gweledol – Adroddiad Asesiad Technegol
3.09.02	Pennod 9 – Ffigurau
3.09.03	Pennod 9 – Atodiadau
3.10.01	Pennod 10 – Archaeoleg a Threftadaeth Ddiwylliannol – Adroddiad Asesiad Technegol
3.10.02	Pennod 10 – Ffigurau
3.10.03	Pennod 10 – Atodiadau
3.11.01	Pennod 11 – Effeithiau Cymunedol – Adroddiad Asesiad Technegol
3.11.02	Pennod 11 – Ffigurau
3.12.01	Pennod 12 – Asesiad Amaethyddol – Adroddiad Asesiad Technegol
3.12.02	Pennod 12 – Ffigurau
3.12.03	Pennod 12 – Atodiadau
3.13.01	Pennod 13 – Ansawdd Aer – Adroddiad Asesiad Technegol
3.13.02	Pennod 13 – Ffigurau
3.13.03	Pennod 13 – Atodiadau
3.14.01	Pennod 14 – Sŵn a Dirgryniad – Adroddiad Asesiad Technegol
3.14.02	Pennod 14 – Ffigurau
3.14.03	Pennod 14 – Atodiadau
3.15.01	Pennod 15 – Pob Teithiwr – Adroddiad Asesiad Technegol
3.15.02	Pennod 15 – Ffigurau
3.15.03	Pennod 15 – Atodiadau
3.16.01	Pennod 16 – Deunyddiau – Adroddiad Asesiad Technegol
3.16.02	Pennod 16 – Ffigurau
3.17.01	Pennod 17 – Poblogaeth ac Iechyd Dynol – Adroddiad Asesiad Technegol
3.17.02	Pennod 17 – Atodiadau

<b>Datganiad Amgylcheddol</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
3.17.03	Pennod 17 – Ffigurau
3.18.01	Pennod 18 – Adroddiad Asesiad Technegol
3.18.02	Pennod 18 – Atodiadau
3.19.01	Pennod 19 – Effeithiau Cronnus – Adroddiad Asesiad Technegol
3.19.02	Pennod 19 – Ffigurau
3.19.03	Pennod 19 – Atodiadau
3.20.01	Pennod 20 – Rheoli Effeithiau Amgylcheddol
3.21.01	Pennod 21 – Casgliadau

#### **4.01 Polisi a Deddfwriaeth**

<b>Polisi a Deddfwriaeth</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
4.01.01	Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999 (SI 1999/672)
4.01.02	Deddf Llywodraeth Cymru 2006
4.01.03	Deddf Priffyrdd 1980
4.01.04	Deddf Caffael Tir 1981
4.01.05	Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016
4.01.06	Adroddiad ar Atal Marwolaethau yn y Dyfodol (Adroddiad y Crwner ar wrthdrawiad angheuol yng Nghroes Maencoch yn 2018)
4.01.07	Llywodraeth Cymru, Polisi Adnoddau Naturiol Cenedlaethol
4.01.08	CNC, Datganiad ar Ardal De-orllewin Cymru, Crynodeb o'r Themâu Allweddol
4.01.09	Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016
4.01.10	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
4.01.11	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru 2017 (WelTAG)
4.01.12	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru 2008 (WelTAG)
4.01.13	Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
4.01.14	Cynllun Gweithredu Teithio Llesol Cymru 2016
4.01.15	Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008
4.01.16	Memorandwm Esboniadol ar gyfer Deddf yr Amgylchedd (Cymru) Nodyn Esboniadol Deddf yr Amgylchedd (Cymru)

<b>Polisi a Deddfwriaeth</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
4.01.17	Llywodraeth Cymru (2019) Beth mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud i daclo'r newid yn yr hinsawdd?
4.01.18	Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006
4.01.19	Strategaeth Gwledig Llywodraeth y DU, Gorffennaf 2004 (Defra, 2004).
4.01.20	Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981
4.01.21	Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000
4.01.22	Deddf Hawliau Dynol 1998
4.01.23	Ffyniant i Bawb: Cymru sy'n effro i'r hinsawdd 2019
4.01.24	Ffyniant i Bawb: Cymru carbon isel 2019
4.01.25	Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru 2018
4.01.26	Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth ar Ystâd Cefnffyrdd (TREBAP) 2004-2014
4.01.27	Cynllun Cyllid Trafnidiaeth i Gymru 2018
4.01.28	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 (diweddarwyd wedi hynny yn 2017 a 2018)
4.01.29	Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008
4.01.30	Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 10) 2018
4.01.31	Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru 2013
4.01.32	Adolygiad o'r Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru 2018
4.01.33	Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol 2017
4.01.34	Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol (datganiad llesiant) 2017
4.01.35	Ffyniant i Bawb: y cynllun gweithredu ar yr economi 2017
4.01.36	Nodyn Cyngor Technegol 24: Yr Amgylchedd Hanesyddol 2017 (TAN 24)
4.01.37	Symud Cymru Ymlaen 2016-2021
4.01.38	Nodyn Cyngor Technegol 23: Datblygu Economaidd 2014 (TAN 23)
4.01.39	Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2012
4.01.40	Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru – Diweddariad ar y llif prosiectau 2019
4.01.41	Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd 2010

<b>Polisi a Deddfwriaeth</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
4.01.42	Nodyn Cyngor Technegol 5: Cynllunio a Chadwraeth Natur 2009 (TAN 5)
4.01.43	Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned 2009
4.01.44	Blaenraglen Cefnffyrdd, 2002, 2004 a 2008
4.01.45	Diweddariad 2008 o Gynllun Gofodol Cymru
4.01.46	Deddf Cynllunio (Cymru) 2015
4.01.47	Fframwaith Datblygu Cenedlaethol Drafft 2019
4.01.48	Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl - Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2008
4.01.49	Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth 2007 (TAN 18)
4.01.50	Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru 2006
4.01.51	Heb ei ddefnyddio
4.01.52	Cymru – Economi yn Ffynnu 2005
4.01.53	Nodyn Cyngor Technegol 15: Datblygu a pherygl llifogydd 2004 (TAN 15)
4.01.54	Nodyn Cyngor Technegol 11 Sŵn 1997 (TAN 11)
4.01.55	Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd De-orllewin Cymru 2015-2020
4.01.56	Cyfarwyddyd Cynllunio Atodol (CCA) Cyngor Sir Penfro, Safleoedd Datblygu, Rhag 2016
4.01.57	Cynllun Rheoli Cyrchfan Sir Benfro 2020
4.01.58	Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Benfro 2013
4.01.59	Cynllun Datblygu Lleol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro 2010
4.01.60	Cylchlythyr Diwygiedig Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar Orchmynion Prynu Gorfodol NAFWC14/2004
4.01.61	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd DMRB
4.01.62	Cynllun Llesiant Sir Benfro 2018
4.01.63	Heb ei ddefnyddio
4.01.64	Dysgu Byw'n Wahanol
4.01.65	Datganiad ysgrifenedig gan Lesley Griffiths, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig yn cyhoeddi ei bod yn argyfwng hinsawdd
4.01.66	Datganiad ysgrifenedig gan Lesley Griffiths (gweler uchod) yn derbyn cyngor y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd ar leihau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru
4.01.67	Cynigion Cyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru 2020-21



<b>Polisi a Deddfwriaeth</b>	
<b>Rhif y Ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
4.01.68	Naratif Cynigion Cyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru 2020-21
4.01.69	WebTAG
4.01.70	Datganiad Llesiant Cyfoeth Naturiol Cymru
4.01.71	Deddf Diogelu'r Amgylchedd 1990
4.01.72	Deddf Rheoli Llygredd 1974
4.01.73	Deddf Llywodraeth Cymru 1998
4.01.74	Cynllun Corfforaethol 2017/2018 Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro
4.01.75	Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994
4.01.76	Rheolau Prynu Gorfodol gan Weinidogion (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 2010
4.01.77	Gorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995
4.01.78	Adroddiad (Interim) ar Sefyllfa Adnoddau Naturiol 2019
4.01.79	Datganiad Llesiant 2017
4.01.80	Heb ei ddefnyddio
4.01.81	Cynllun Datblygu Lleol 2 Adnau Cyngor Sir Penfro
4.01.82	Cynllun Datblygu Lleol 2 Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro
4.01.83	Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch ymchwiliad i farwolaeth yng Nghroes Maencoch
4.01.84	Adeiladu Lleoedd Gwell – Y System Gynllunio yn Sicrhau Dyfodol Cydnerth a Mwy Disglair
4.01.85	Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol) 1999
4.01.86	Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol) 2007
4.01.87	Rholiadau Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol sy'n gysylltiedig â Harbyrau, Priffyrdd a Thrafnidiaeth) 2017
4.01.88	Nodyn Cyngor Technegol 6: Cynllunio ar gyfer cymunedau gwledig cynaliadwy
4.01.89	Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol i Gymru 2015
4.01.90	Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol i Gymru 2017

#### 4.02 Datblygiad y Cynllun

Datblygiad y Cynllun	
Rhif y Ddogfen	Disgrifiad
4.02.01	Adroddiad Opsiynau Llwybr 2004 (ROR) – Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr Cyfrol 1
4.02.02	Adroddiad Opsiynau Llwybr 2004 (ROR) – Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr Cyfrol 2
4.02.03	Llywodraeth Cynulliad Cymru Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr – Adroddiad Arfarnu Technegol (Chwefror 2004)
4.02.04	Llywodraeth Cynulliad Cymru Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr – Cam 2 Adroddiad Asesu Amgylcheddol (2004)
4.02.05	Llywodraeth Cynulliad Cymru Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr – Cam 1 Adroddiad Asesu'r Cynllun (2004)
4.02.06	Llywodraeth Cynulliad Cymru [Yr A40 i'r Gorllewin o Sanclêr] Adendwm i'r Adroddiad Arfarnu Technegol (2006)
4.02.07	Datganiad o Ganlyniadau'r Ymgynghoriad Cyhoeddus 2006
4.02.08	Cynllun o Lwybr Dewisol TR111
4.02.09	Gosodiad Cam 2 358432-MMD-00-XX-DR-C-0008
4.02.10	Llywodraeth Cymru, Astudiaeth yr A40 Sanclêr i Hwlfordd, Adroddiad Opsiynau Dylunio (Mehfin 2015)
4.02.11	Astudiaeth Gweithgarwch Economaidd a Lleoliad yr A40 Sanclêr i Hwlfordd
4.02.12	Hysbysiad Contract y Cynllun

#### 4.03 Adroddiadau'r Cynllun

Adroddiadau'r Cynllun	
Rhif y Ddogfen	Disgrifiad
4.03.01	Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol
4.03.02	Adroddiad Asesu Cynllun Cam 3
4.03.03	Adroddiad Cam 1 a 2 WeITAG
4.03.04	Adroddiad Asesu Effeithiau Cam 1 a 2 WeITAG
4.03.05	Heb ei ddefnyddio
4.03.06	Heb ei ddefnyddio
4.03.07	Adroddiad Cam 3 WeITAG

4.03.08	Adroddiad Asesu Effeithiau Cam 3 WeITAG
4.03.09	Adroddiad Datblygu Cynaliadwy
4.03.10	Heb ei ddefnyddio
4.03.11	Heb ei ddefnyddio
4.03.12	Adroddiad Comisiwn Dylunio Cymru Rhag 2019
4.03.13	Adroddiad Comisiwn Dylunio Cymru Chwef 2020
4.03.14	Adroddiad Comisiwn Dylunio Cymru Ebrill 2020
4.03.15	Heb ei ddefnyddio
4.03.16	Adroddiad Comisiwn Dylunio Cymru Gorffennaf 2020

#### 4.04 Adroddiadau Peirianeg

Adroddiadau Peirianeg	
Rhif y Ddogfen	Disgrifiad
4.04.01	Adroddiad Opsiynau Dylunio
4.04.02	Adroddiad Strategaeth Aliniad a Chyffyrdd
4.04.03	Adroddiad Gwyradau oddi wrth Safonau
4.04.04	Adroddiad Strategaeth Ddraenio
4.04.05	Archwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd Cam 1
4.04.06	Archwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd Cam 1 – Ymateb y Dylunwyr
4.04.07	Cynigion Teithio Llesol a Thynnu Statws Cefnffordd
4.04.08	Adroddiad Dylunio Geodechnegol (GDR)
4.04.09	Adroddiad Adeiladu ac Adeiladwyedd
4.04.10	Adroddiad Gwaith Awdurdodau Statudol
4.04.11	Strategaeth Goleuadau Ffyrdd

#### 4.05 Adroddiadau Traffig ac Economaidd

Adroddiadau Traffig ac Economaidd	
Rhif y Ddogfen	Disgrifiad
4.05.01	Adroddiad Cychwynnol Data Traffig a Damweiniau
4.05.02	Adroddiad Dilysu'r Model Lleol
4.05.03	Adroddiad Rhagolygon Traffig
4.05.04	Adroddiad Casglu Data Traffig
4.05.05	Adroddiad Asesiad Economaidd

#### 4.06 Adroddiadau Amgylcheddol

Dogfennau Amgylcheddol	
Rhif y ddogfen	Disgrifiad
4.06.1	Canllawiau Sŵn Amgylcheddol Sefydliad Iechyd y Byd ar gyfer y Rhanbarth Ewropeaidd
4.06.2	Jones K 2012. <i>Tranquillity: An Overview</i> . Adroddiad ECRD 1207. Yr Adran Ymgynghori ac Ymchwil Amgylcheddol, yr Awdurdod Hedfan Sifil
4.06.3	Cyfoeth Naturiol Cymru 2016. Adroddiad ar Sefyllfa Adnoddau Naturiol (SoNaRR): Asesiad o Reolaeth Gynaliadwy Adnoddau Naturiol
4.06.4	Confensiwn Ramsar
4.06.5	Rheoliadau Llyswennod (Cymru a Lloegr) 2009
4.06.6	Deddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949 (fel y'i diwygiwyd)
4.06.7	Deddf Gwarchod Moch Daear 1992
4.06.8	Rheoliadau Perthi 1997
4.06.9	Deddf Mamaliaid Gwylt (Gwarchod) 2016
4.06.10	Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 (fel y'u diwygiwyd)
4.06.11	Heb ei ddefnyddio
4.06.12	Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (SIAA)
4.06.13	Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd (AIES)
4.06.14	Aldridge H. (1986). <i>Kinematics and aerodynamics of the greater horseshoe bat, Rhinolophus ferrumequinum, in horizontal flight at various flight speeds. Journal of Experimental Biology</i> 126: 479-497
4.06.15	BCT. (2012). <i>Bat Surveys: Good Practice Guidelines</i> (Ail argraffiad). Llundain: Yr Ymddiriedolaeth Gwarchod Ystlumod
4.06.16	Berthinussen A, Altringham J (2012). <i>Do Bat Gantries and Underpasses Help Bats Cross Roads Safely?</i> PLoS ONE 7(6): e38775. <a href="https://doi.org/10.1371/journal.pone.0038775">https://doi.org/10.1371/journal.pone.0038775</a>
4.06.17	Berthinussen A, Altringham J (2015). <i>WC1060 Development of a cost effective method for monitoring the effectiveness of mitigation</i>

<b>Dogfennau Amgylcheddol</b>	
<b>Rhif y ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
	<i>for bats crossing linear transport infrastructure</i> . Prosiectau Gwyddoniaeth ac Ymchwil DEFRA.
4.06.18	Berthinussen A, Altringham J (2017). <i>Bats and Linear Infrastructure: A summary of DEFRA research project WC1060 by Br Anna Berthinussen and Professor John Altringham</i> . Cyfoeth Naturiol Cymru, Bangor.
4.06.19	Catherine Bickmore Associates. (2003). Adolygiad o'r Gwaith a Wnaed ar y Rhwydwaith Cefnffyrdd yng Nghymru ar gyfer Ystlumod. Caerdydd: Llywodraeth Cymru a Chyngor Cefn Gwlad Cymru.
4.06.20	Heb ei ddefnyddio
4.06.21	CIEEM. (2018). <i>Guidelines for Ecological Impact Assessment in the UK and Ireland: Terrestrial, Freshwater, Coastal and Marine</i> . Caer-wynt: Y Sefydliad Siartredig Ecoleg a Rheoli Amgylcheddol.
4.06.22	Heb ei ddefnyddio – bellach yn droednodyn
4.06.23	Davies, J. (2019). <i>Effectiveness of mitigation of the impacts of a new road on horseshoe bats <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> in Wales, UK</i> . Tystiolaeth Gadwraeth 16, 17 – 23.
4.06.24	Heb ei ddefnyddio
4.06.25	Y Comisiwn Ewropeaidd. (1992, 07 22). Cyfarwyddeb 92/43/EEC y Cyngor, dyddiedig 21 Mai 1992, ar Warchod Cynefinoedd Naturiol a Phlanhigion ac Anifeiliaid Gwyllt. Cyfnodolyn Swyddogol L., 206, 009-0050.
4.06.26	Heb ei ddefnyddio
4.06.27	JNCC. (2012). UK Post-2010 Biodiveristy Framework. Peterborough: Y Cyd-bwyllgor Cadwraeth Natur a Defra ar ran Grŵp Bioamrywiaeth y Pedair Gwlad.
4.06.28	Limpens, H., Twisk, P., & Veenbaas, G. (2005). <i>Bats and Road Construction</i> . Delft, Yr Iseldiroedd: Rijkswaterstaat.
4.06.29	Heb ei ddefnyddio
4.06.30	Partneriaeth Bioamrywiaeth Sir Benfro. (2011). Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol ar gyfer Sir Benfro. Hwlffordd: Cyngor Sir Penfro.
4.06.31	Heb ei ddefnyddio

<b>Dogfennau Amgylcheddol</b>	
<b>Rhif y ddogfen</b>	<b>Disgrifiad</b>
4.06.32	Heb ei ddefnyddio
4.06.33	Heb ei ddefnyddio
4.06.34	Cyfarwyddeb EIA EC2014/52/EU
4.06.35	Rheoliadau Asesu Effeithiau Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol yn ymwneud â Harbyrau, Priffyrdd a Thrafnidiaeth) 2017
4.06.36	Cynllun Gweithredu Cymru ar gyfer Pryfed Peillio (2013)
4.06.37	Heb ei ddefnyddio
4.06.38	Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru, Llywodraeth Cymru, Hydref 2019
4.06.39	Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd
4.06.40	Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau (Diwygio) (Ymadael â'r UE) 2019
4.06.41	Highways England – Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11
4.06.42	Sefydliad Rheoli Ansawdd Aer (IAQM) <i>Assessment of dust from demolition and construction 2014</i>
4.06.43	Sefydliad Rheoli Ansawdd Aer (IAQM) <i>Environment Protection UK Guidance on land-use planning and development control</i>
4.06.44	Nodyn Cyngor Interim 170/12 v3 Cyngor ansawdd aer cyfredol ar asesu dyfodol ocsid nitrus
4.06.45	Arweiniad Technegol ar Reoli Ansawdd Aer Lleol TG16 2016
4.06.46	Llythyr Cadw – dim gwrthwynebiad
4.06.47	Adroddiad ar y Strategaeth Diogelu Rhywogaethau Gwarchodedig
4.06.48	Datganiad Bwriad Dylunio
4.06.49	Arweiniad Atal Llygredd
4.06.50	Map Rhagweld Categorïau Tir Amaethyddol (Cymru) Fersiwn 2.0 – Nodyn Cyfarwyddyd

**ATODIAD C**

**ADDASIADAU A GEISIR GAN LYWODRAETH  
CYMRU**

**Nodyn o'r Gwrthwynebiadau a Dynnwyd yn Ôl**

## **Tudalennau Blaen yr Addasiadau**

### **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

#### **ADDASIAD 01**

Tynnwyd yr addasiad hwn yn ôl gan Lywodraeth Cymru gan nad oedd y tirlfeddiannwr yn cytuno â'r addasiad.

#### **ADDASIAD 02**

##### Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO)
- Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO)

##### Ymatebwyr perthnasol:

- R0022 – Raymond Peter Harries

##### Amlinelliad:

Mynegodd RP Harries bryderon ynghylch lleoliad Pwll Gwanhau C. Mae Pwll C wedi'i adleoli i'r gogledd o'i leoliad arfaethedig blaenorol.

### **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

#### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Mae Mynedfa Breifat newydd wedi'i chynnig i fynd at y cae. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 2 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1A drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ar Atodlen 1 Cynllun Safle 1A, o dan 'Rhif Cyfeirnod y Fynedfa Breifat Newydd', ychwanegu 1.11a.

#### **CPO**

Newid y Dyfyniad o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, Tabl 1 Addasiad Rhif **02** am y cofnodion yn Nhabl 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft cyhoeddedig.

Mae angen gwneud y newidiadau canlynol i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft cyhoeddedig:

##### **Tabl 1:**

Llain 1/3f y CPO – Lleihau'r llain i 1273 metr sgwâr

Llain 1/3j y CPO – Cynyddu'r llain i 13563 metr sgwâr

Llain 1/3u y CPO – Llain newydd



## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **ADDASIAD 03**

#### Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO)
- Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO)

#### Ymatebwyr perthnasol:

- R0022 – Raymond Peter Harries

#### Amlinelliad:

Byddai Mynedfa Breifat i gae yn cael ei chau ar ffin orllewinol ffordd bresennol y B4313. Darparwyd Mynedfa Breifat Newydd arfaethedig i'r cae i Mr Harries, ac mae Mynedfa Breifat Newydd a gynigiwyd yn gynt yn y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft cyhoeddedig wedi'i lleihau.

### **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

#### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Mae Mynedfa Breifat newydd wedi'i chynnig i fynd at y cae. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1A drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ar Atodlen 1 Cynllun Safle 1A, o dan 'Rhif Cyfeirnod y Fynedfa Breifat Newydd', ychwanegu 1/9a.

#### **CPO**

Newid y Dyfyniad o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, Tabl 1 Addasiad Rhif **03** am y cofnodion yn Nhabl 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft cyhoeddedig.

Mae angen gwneud y newidiadau canlynol i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft cyhoeddedig:

#### **Tabl 1:**

Llain 1/1a y CPO – Lleihau'r llain i 5890 metr sgwâr

Llain 1/1u y CPO – Llain newydd

Llain 1/1v y CPO – Llain newydd

Llain 1/1w y CPO – Llain newydd

## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **ADDASIAD 04**

#### Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO)
- Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO)

#### Ymatebwyr perthnasol:

- R0021 – Malcolm John Benjamin Lewis

#### Amlinelliad:

Mae angen Priffordd Dros Dro newydd tra mae trosbont Redstone Road yn cael ei hadeiladu. Mae angen tir ychwanegol yn y CPO fel Trwydded Hanfodol.

### **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

#### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Cynigir Priffordd Dros Dro newydd i ddarparu mynediad wrth adeiladu'r drosbont. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 4 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1A drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ar Atodlen 1 Cynllun Safle 1A, o dan 'Llythyren gyfeirnod y Briffordd Newydd, ychwanegu 1/E.

#### **CPO**

Newid y Dyfyniad o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, Tabl 1 Addasiad Rhif **04** am y cofnodion yn Nhabl 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft cyhoeddedig.

Mae angen gwneud y newidiadau canlynol i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft cyhoeddedig:

#### **Tabl 1:**

Llain 1/4e y CPO – Lleihau'r llain i 365 metr sgwâr

Llain 1/4ac y CPO – Llain newydd

Llain 1/4ad y CPO – Llain newydd

Llain 1/4ae y CPO – Llain newydd

## **ADDASIAD 05**

### Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO)
- Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO)

### Ymatebwyr perthnasol:

- 0021 – Malcolm John Benjamin Lewis

### Amlinelliad:

Mae angen darparu mynediad at y Tanffordd Gwartheg newydd i Mr Lewis fel Mynedfa Breifat Newydd.

## **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Cynigir Mynedfa Breifat newydd i fynd at gae drwy'r Tanffordd arfaethedig. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 5 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1A drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ar Atodlen 1 Cynllun Safle 1A, o dan 'Rhif Cyfeirnod y Fynedfa Breifat Newydd', ychwanegu 1/10a.

### **CPO**

Newid y Dyfyniad o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, Tabl 1 Addasiad Rhif **05** am y cofnodion yn Nhabl 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft cyhoeddedig.

Mae angen gwneud y newidiadau canlynol i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft cyhoeddedig:

#### **Tabl 1:**

Llain 1/4t y CPO – Lleihau'r llain i 845 metr sgwâr

Llain 1/4x y CPO – Cynyddu'r llain i 305 metr sgwâr

Llain 1/4y y CPO – Lleihau'r llain i 15417 metr sgwâr

Llain 1/4aa y CPO – Lleihau'r llain i 6398 metr sgwâr

Llain 1/4ab y CPO – Lleihau'r llain i 700 metr sgwâr

Llain 1/4af y CPO – Llain newydd

Llain 1/4ag y CPO – Llain newydd

Llain 1/4ah y CPO – Llain newydd

Llain 1/4aj y CPO – Llain newydd

Llain 1/4ak y CPO – Llain newydd

Llain 1/4am y CPO – Llain newydd

Llain 1/4an y CPO – Llain newydd

## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **ADDASIAD 06**

#### Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (SRO)
- Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO)

#### Ymatebwyr perthnasol:

- 0019 – Michael William Plumb

#### Amlinelliad:

Mae mynediad at y Tanffordd Gwartheg fel y'i cyhoeddwyd yn y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft wedi'i ddiwygio ar gyfer Mr Plumb a Mr Harries er mwyn gwahanu traciau.

### **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

#### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Darperir Mynedfa Breifat arfaethedig ddiwygiedig er mwyn gwahanu traciau. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 6 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1A drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

#### **CPO**

Newid y Dyfyniad o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, Tabl 1 Addasiad Rhif **06** am y cofnodion yn Nhabl 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft cyhoeddedig.

Mae angen gwneud y newidiadau canlynol i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft cyhoeddedig:

#### **Tabl 1:**

Llain 1/12b y CPO – Lleihau'r llain i 392 metr sgwâr

Llain 1/12d y CPO – Lleihau'r llain i 2086 metr sgwâr

Llain 1/12u y CPO – Llain newydd

## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **Addasiad 7**

Mae'r addasiad hwn yn cywiro enw tîrffediannwr Llain 1/5 ar Atodlen y CPO.

## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **Addasiad 8**

Mae'r addasiad hwn yn cywiro teitl y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

## **Yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch**

### **ADDASIAD 09**

#### **Gorchymyn/Gorchmynion drafft perthnasol**

- Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

#### **Ymatebwyr perthnasol:**

Amherthnasol

#### **Amlinelliad:**

Roedd y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft a gyhoeddwyd yn flaenorol yn cynnwys Mynedfa Breifat Newydd ar gyfer Mr Lewis, y tîrffediannwr.

### **Telerau'r Addasiad i'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig**

#### **Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Drafft**

Tynnwyd y Fynedfa Breifat Newydd arfaethedig. Rhoi'r dyfyniad o Gynllun Addasiad 9 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yng Nghynllun Safle 1B drafft y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ar Atodlen 2 Cynllun Safle 1B, o dan 'Rhif Cyfeirnod y Fynedfa Breifat Newydd', tynnu 1/6a.

## **Gwrthwynebiadau a Dynnwyd yn Ôl**

R008, R009, R0010, R0012, R0013, R0019, R0020, R0022 a R0024

Mae R0012, R0019, R0020, R0022 a R0024 yn wrthwynebiadau statudol.