

THE LONDON TO FISHGUARD TRUNK ROAD (A40) (LLANDDEWI VELFREY TO PENBLEWIN IMPROVEMENT AND DE-TRUNKING) ORDER 201-

THE LONDON TO FISHGUARD TRUNK ROAD (A40) (LLANDDEWI VELFREY TO PENBLEWIN IMPROVEMENT) (SIDE ROADS) ORDER 201-

EXPLANATORY STATEMENT

1. INTRODUCTION

- 1.1. The Welsh Ministers, as the relevant Highway Authority, are responsible for all the trunk roads in Wales. The A40 is an important part of the Welsh Government (WG) strategic road network as it is the primary link to south-west Wales, linking the ports of Milford Haven and Fishguard to the rest of the strategic road network. It forms part of the Trans-European Transport Network, as it is part of a strategic route between Ireland, South Wales, south of England, and further to continental Europe. On a local level, the A40 forms an important link between the settlements of Carmarthen, St Clears, Whitland, Haverfordwest and Fishguard. It facilitates local movement of agricultural traffic, and during the summer months disseminates tourism traffic throughout Pembrokeshire.
- 1.2. The published proposals for the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements (hereafter referred to as “the Scheme”) comprise:
 - The draft Line and De-Trunking Order, now published, to provide for the construction of a new length of Trunk Road and the de-trunking of existing lengths of Trunk Road.
 - The draft Side Roads Order, now published, to stop up lengths of superseded trunk road and to stop up, improve, create or alter other roads, footpaths, cycle routes, bridleways and private accesses.
 - The draft Compulsory Purchase Order, to be published soon, to provide for the acquisition of land and rights required for the construction and maintenance of the Scheme.
- 1.3. An Environmental Statement (ES) has been prepared in association with the above draft Orders and is available for inspection. This project is subject to an Environmental Impact Assessment (EIA) in accordance with Section 105A of the Highways Act 1980, Directive 2014/52/EU of 2014 (which amended the 2011 Directive) and the Environmental Impact Assessment (Miscellaneous Amendments relating to Harbours, Highways and Transport) Regulations 2017.
- 1.4. In accordance with Regulation 63 of the Conservation of Habitats and Species Regulations 2017, a Statement to Inform an Appropriate Assessment (SIAA) has been prepared on the possible impacts associated with the Scheme on the following European Sites of Conservation:
 - Cleddau Rivers Special Area of Conservation (SAC),
 - Pembrokeshire Bat Sites and Bosherton Lakes SAC,
 - Carmarthen Bays and Estuaries SAC,

- Limestone Coast of Wales SAC,
 - North Pembrokeshire Woodlands SAC
- 1.5. The ES describes the proposals, identifies the main environmental effects on both the man-made and natural environment and describes the proposed measures to avoid, remedy or reduce impacts and provide environmental enhancement where relevant.
- 1.6. The ES is reported in four parts:
- The Non-Technical Summary
 - Volume 1 – Technical Assessment Report
 - Volume 2 – Figures
 - Volume 3 – Technical Appendices
- 1.7. The Non-Technical Summary (NTS) summarises the ES in non-technical language. Volume 1 is the main text, which details the methodology and results of the EIA. It sets out ways in which identified impacts can be effectively mitigated. Volume 2 is a set of supporting figures which should be read alongside Volume 1. Volume 3 is a set of technical appendices which should also be read alongside Volume 1.

2. EXISTING CONDITIONS

- 2.1. The A40 between St Clears and Haverfordwest is generally a single carriageway of 7.3m width. There are six sections that give dedicated overtaking opportunities, two eastbound and four westbound. This amounts to some 13% of the total 32.5km length, which is well below the 30% ratio advised for this type of route. Where dedicated overtaking opportunities do exist, they are currently not spread along the length of the A40. As such, there are long lengths in each direction with no safe overtaking opportunities.
- 2.2. There are various types of junctions along its length including at-grade roundabouts, staggered crossroads, simple T-junctions (with and without ghost islands) and approximately 200 direct accesses to properties, farms and fields (excluding those in Llanddewi Velfrey). These contribute to operational issues along the route.
- 2.3. Following the completion of the Penblewin – Slebech Park scheme in spring 2011, Llanddewi Velfrey is now the only settlement located directly on the A40. Several properties front the trunk road and have direct access onto it. Forward visibility on the road is poor, below desirable minimum in places, meaning there is an increased risk of collisions with vehicles at the direct accesses.
- 2.4. The existing section of the A40 through Llanddewi Velfrey is subject to a 40mph speed limit and some sections do not meet current design standards. The horizontal alignment is generally poor, and the road narrows to 6.5m in places. No hard strips exist and footways are narrow, thus creating difficulties for pedestrians.
- 2.5. Limited overtaking opportunities lead to poor journey time reliability and driver frustration. This can result in risky overtaking manoeuvres and increased risk

of collision incidents. Regular heavy goods vehicle convoys from the ferry ports and slow moving agricultural vehicles contribute to periods of platooning and journey time unreliability.

- 2.6. Seasonal spikes in traffic volumes along the A40 (particularly during the summer months) lead to slow moving traffic causing journey time unreliability, which is exacerbated by limited overtaking opportunities.
- 2.7. The community of Llanddewi Velfrey is severed by the A40, which reduces accessibility, increases risks of walking, cycling and horse riding accidents and results in noise and air pollution.
- 2.8. The mix of traffic types which use the road contribute to journey time unreliability, driver frustration, risky manoeuvres and collision incidents.
- 2.9. A lack of strategic public transport connectivity in Pembrokeshire, generally means there is a dependence on the private car for inter-urban connections.

3. NEED FOR THE SCHEME

- 3.1. The A40 is a route of strategic importance at national, regional and local level, as well as internationally, forming part of the Trans-European Transport Network. It serves the county town of Haverfordwest, the tourist economy in south-west Wales, the ports and employment areas of Milford Haven and Fishguard.
- 3.2. Due to its local and national importance, an area surrounding Milford Haven and Pembroke in the south of the county has been designated as the Haven Waterways Enterprise Zone, forming part of the Swansea Bay City Region. Haven Waterways provides around 20% of the UK's energy and consists of the Pembroke Refinery, a Petroleum storage and distribution terminal, Liquefied Natural Gas (LNG) storage and regasification tanks, oil storage depots, and leading renewable energy manufacturers.
- 3.3. The Pembrokeshire Coast National Park, with its high quality coastal scenery and prominent attractions like St Davids, draw a significant number of annual visitors to the county. The tourist industry is very seasonal, with the summer months drawing high volumes of tourists every year.
- 3.4. Whilst providing a strategic link to Fishguard, Milford Haven, and the wider Pembrokeshire Coastline, the section of the A40 between St Clears and Haverfordwest is a relatively poor-quality route. It has been described in Welsh Government's Trunk Road Forward Programme (TRFP) 2002 as *"the lowest standard section of the Trans European Road Network in the United Kingdom"*.
- 3.5. In 2004, WG commissioned the A40 West of St Clears Study in response to the Welsh Government's TRFP 2002. Following the conclusion of this study, the Minister announced the publication of his Addendum to the 2002 TRFP which included two major single carriageway improvement schemes for the A40 west of St Clears. The improvements would use the 2+1 configuration allowing overtaking on the two-lane direction, with overtaking prohibited in the one lane direction. The projects were announced as:
 - Penblewin – Slebech Park

- Llanddewi Velfrey – Penblewin
- 3.6. The first of these projects, Penblewin - Slebech Park, was completed in March 2011.
 - 3.7. A review of the A40 West of St Clears Study was undertaken in 2008, the result of which was the announcement of a Preferred Route, and WG served a Statutory TR111 notice to Pembrokeshire County Council (PCC). The aim of the TR111 notice is to protect the route for planning purposes, with a duty placed on PCC to refer any planning application affecting land within 67m of the route to WG for review. The protected route would also show up as part of the local authority search procedure.
 - 3.8. In July 2013, Edwina Hart AM CStJ MBE, Minister for Economy, Science and Transport, published a written statement outlining her priorities for Transport. The statement included the following:

“Improving the A40 has been identified as a priority by the Haven Waterway Enterprise Zone Board and I intend to undertake further development of previously proposed improvements.”
 - 3.9. On 12 November 2014, in providing an update on the closure of the Murco Refinery in Milford Haven, the Minister made the following oral Statement in Plenary:

“In terms of transport links, I have instructed my officials to accelerate to the fullest extent possible the programme for delivering improvements at Llanddewi Velfrey.”
 - 3.10. In 2014, WG commissioned an update to the work completed in 2004 (and reviewed in 2008) to evaluate whether changes to conditions in the region warranted additional transport interventions along the A40. In June 2015, in a written statement on the A40 Improvement Study the Minister noted:

“It is my intention to progress delivery of the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin scheme as soon as possible...”
 - 3.11. A further 2017 WeITAG study reviewed the issues along the A40 Llanddewi Velfrey again, taking into account the latest available information and data. The study identified problems to be addressed on the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin which comprised a range of actual and perceived problems. These included both transport and wider economic issues as follows:

Transport problems

- Limited and inconsistent overtaking opportunities, which leads to journey time unreliability, driver frustration and associated risky manoeuvres with severe collision incidents;
- Platooning (when there are convoys of heavy goods vehicles (HGVs) from the ferry ports and slow-moving agricultural vehicles accessing the many side roads and farm accesses along the A40) contributes to journey time unreliability when combined with the limited overtaking opportunities and mix of local and HGV traffic;

- The route of the A40 passes through the populated area, creating severance and air and noise pollution problems within the local community at Llanddewi Velfrey; and
- Slow moving traffic during the summer months exacerbates the problems with tourists causing a significant increase in traffic and slow-moving vehicles including caravans.

Economic problems

- The region has lower than national average productivity levels and was disproportionately impacted by the recession in light of its reliance (compared to the national averages) on tourism, public administration, wholesale and retail (including agriculture), manufacturing and construction industries;
- Unemployment in the region is highest in the main industrial areas of Milford Haven and Pembroke Dock, which have the lowest levels of attainment reflecting the wider socio-economic profiles of these areas;
- The absence of higher education establishments in Pembrokeshire means that prospective students have to leave the County to study; and
- Pembrokeshire is perceived to be remote and that this is deterring inward investment, tourism and the development of the travel-to-work market within the Swansea Bay City Region.

4. POLICY CONTEXT

- 4.1. A review of the legislative and policy context from an environmental perspective and for the Scheme is reported in Chapter 5 of the ES. Assessment topic specific policies are further set out and taken into account in the ES assessment topic chapters (Volume 1, Chapters 7 to 16).
- 4.2. In summary, whilst a wide range of legislation and policy documents have been taken into account as part of Scheme development work, the main legislation and policy documents taken into account in the ES include:
- 1) Well-being and Future Generations Act (Wales) 2015;
 - 2) Taking Wales Forward 2016-2021;
 - 3) Prosperity for all – the national strategy 2017
 - 4) Active Travel (Wales) Act 2013;
 - 5) Wildlife and Countryside Act 1981 (as amended);
 - 6) Natural Environment and Rural Communities Act 2006;
 - 7) Conservation of Habitats and Species Regulations 2017;
 - 8) Human Rights Act 1998
 - 9) Climate Change Act 2008
 - 10) Environment (Wales) Act 2016;
 - 11) Historic Environment (Wales) Act 2016;
 - 12) The Wales Spatial Plan (Update 2008);
 - 13) Planning Policy Wales (Edition 9, November 2016)
 - 14) Technical Advice Note 15: Development and Flood Risk (July 2004);
 - 15) Technical Advice Note 18: Transport (March 2007);
 - 16) One Wales: One Planet. (May 2009);

- 17) One Wales: Connecting the Nation – The Wales Transport Strategy (April 2008);
- 18) Trunk Road Forward Programme (November 2009);
- 19) National Transport Plan for Wales (March 2010) and its Finance Plan (2015);
- 20) Wales Infrastructure Investment Plan 2012
- 21) Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan (2004-2014);
- 22) Wales – A Vibrant Economy (November 2005);
- 23) Environment Strategy for Wales (2006);
- 24) Joint South West Wales Local Transport Plan 2015;
- 25) South West Wales Tourism Strategy 2004-2008;
- 26) Pembrokeshire County Council Local Development Plan;
- 27) Pembrokeshire Coast National Park Authority Local Development Plan 2010;
- 28) Pembrokeshire Destination Management Plan 2013-2018

4.3. Below is a description of the main policies from a transport perspective, relevant to the Scheme, at both UK and Welsh levels.

Well-being of Future Generation (Wales) Act, 2015

- 4.4. This 2015 Act is about improving the social, economic, environmental and cultural well-being of Wales with an overarching aim of creating a Wales we all want to live in, now and in the future. The Act puts in place seven well-being goals and places a duty on public bodies in Wales and those listed in the Act to work to improve the economic, social, environmental and cultural well-being of Wales. To help do this they must set and publish well-being objectives and think more about the long term, work better with people and communities and each other, look to prevent problems and take a more joined-up approach.
- 4.5. The WeITAG 2017 reports consider how improvements to the A40 would contribute towards the wellbeing goals and ways of working.

Wales Transport Strategy, 2008

- 4.6. Published in 2008, by the then Welsh Assembly Government, the overarching aim of the Wales Transport Strategy is to promote sustainable transport networks that safeguard the environment while strengthening the country's economic and social performance. The strategy has been prepared in the context of the One Wales programme, a progressive agenda for Wales. The strategy sets out a number of policy outcomes, delivered through strategic priorities. These include;
 - Reducing environment impacts from transport;
 - Integrating local transport;
 - Improving access between key settlements and sites;
 - Enhancing international connectivity; and
 - Increasing safety and security.

National Transport Plan 2010 and Finance Plan 2015

- 4.7. Published in 2015 by the Welsh Government, the National Transport Finance Plan followed the National Transport Plan 2010 to list the schemes the Welsh

Government will deliver across the different areas of transport policy for which it is responsible. The 2015 Plan is not a policy document in itself but provides a framework of schemes pursuant to policy aims set out in the Wales Transport Strategy 2008.

- 4.8. A scheme to improve the A40 between Llanddewi Velfrey and Penblewin is detailed in the plan under reference R15.

Trunk Road Forward Programme, 2002, 2004 and 2008

- 4.9. The aim of the Welsh Government's 2002 Trunk Road Forward Programme was to improve the economic and social conditions in Wales, through increasing efficiency and accessibility in all areas. The A40 St Clears to Haverfordwest was identified in the Forward Programme within the 'East – West (south) strategic corridor'. Since the 2008 reprioritisation, the Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements has received continued ministerial support.

Active Travel Act, 2013

- 4.10. Enacted in 2013 by the National Assembly for Wales, the Active Travel (Wales) Act 2013 requires legal requirement for local authorities in Wales to map and plan for suitable routes for active travel, and to build and improve their infrastructure for walking and cycling every year. It creates new duties for highways authorities to consider the needs of walkers and cyclists and make better provision for them. It also requires both the Welsh Government and local authorities to promote walking and cycling as a mode of transport so that local communities rely less on cars when making short journeys.
- 4.11. In the context of road schemes, there is significant opportunity to reconfigure existing infrastructure so that it better meets the needs of existing and new settlements and facilitates active travel. For example, bypass road schemes can address settlement severance and in doing so provide opportunities for active travel because pedestrians and cyclists would no longer need to compete with significant volumes of vehicular traffic for short journeys in the locality.

Joint Transport Plan for South West Wales, 2015-2020

- 4.12. Published in 2015, the Joint Transport Plan for South West Wales is the culmination of collaborative working between Carmarthenshire County Council, Neath Port Talbot County Borough Council, Pembrokeshire County Council and the City and County of Swansea. This collaborative working is closely linked with wider initiatives under the Swansea Bay City Region concept. The plan will provide the framework for improving connectivity to, from and within the region for the period 2015 – 2020.
- 4.13. The plan acknowledges the strategic road network, including the Trans-European Network which links Europe to the Republic of Ireland, as vital gateways to the region for freight and passenger movements and as the most commonly used entry/exit routes to South West Wales. This is an important

driver for the regional economy and supports growth at Haven Waterway Enterprise Zone in Pembrokeshire and other strategic growth zones such as that of Cross Hands in Carmarthenshire.

South West Wales Tourism Strategy 2004-2008

- 4.14. Published in 2004 by the South West Wales Tourism Partnership, the South West Wales Tourism Strategy presents a plan to provide an inclusive and common focus along with a set of shared objectives which can help guide the future development and promotion of tourism throughout the region. The overarching requirement of the Strategic Plan is the ongoing need to become 'less competitive internally and more competitive externally'. A key component of this is connectivity.

Pembrokeshire County Council Local Development Plan, 2013

- 4.15. The Llanddewi Velfrey to Penblewin improvement is identified under Policy GN.39 'Transport Routes and Improvements'. The proposals map has identified sufficient land in order to safeguard a possible route for the Scheme to avoid potential land use conflicts over the plan period. Pembrokeshire County Council has identified a need for significant investment in transport infrastructure, for example dualling the A40 and improving the A477.
- 4.16. In terms of future growth, within Llanddewi Velfrey, the plan identifies a housing allocation to the north of the village hall for a minimum of 12 units and an area of open space which is afforded protection through the plan. The plan identifies a number of housing and employment allocations within and around Narberth, Clarbeston Road and Haverfordwest. The main strategic areas for growth are located within the settlements of Haverfordwest, Milford Haven, Pembroke and Fishguard. When these sites come forward and development is realised they will contribute to flows along the A40 corridor.

Pembrokeshire Coast National Park Local Development Plan, 2010

- 4.17. The Plan is supportive of wider growth outside of the National Park and in turn recognises the importance of the A40 as a key east-west link.
- 4.18. In summary, the Scheme supports the objectives of the Welsh Government and relevant local planning authorities as set out in the relevant policy documents.

5. CONSULTATIONS

- 5.1. A consultation was undertaken between 6 September and 31 October 2006 regarding the route options (Red, Blue, Purple and Orange) developed during the preliminary assessment stage of the Scheme. 213 people attended an exhibition and preview evening, 118 completed questionnaires were returned, and 21 letters were received from individuals, interested groups, community councils and local authorities. Feedback from this consultation was taken into account before publishing the Preferred Route in 2008.
- 5.2. Since the publication of the Preferred Route (TR111), the wider public have been informed about the Scheme by two Public Information Exhibitions held in April and October 2017. Issues raised during these consultations were considered as the draft Orders were developed.
- 5.3. The Public Information Exhibitions were both held over a two-day period at Llanddewi Velfrey Village Hall on 25 and 27 April 2017, and 3 and 5 October 2017. A total of 174 people attended the exhibitions in April, and 148 people attended the exhibitions in October.
- 5.4. An Environmental Liaison Group (ELG) was set-up during the evolution of the Scheme's design to discuss key issues with Environmental Bodies and other key stakeholders.
- 5.5. The ELG brings together representatives from Welsh Government, South Wales Trunk Road Agent (SWTRA), Pembrokeshire County Council, Natural Resources Wales (NRW), and CADW. It is intended that the ELG would continue to meet regularly throughout the pre-construction and construction period.
- 5.6. Scheme details were presented to the Design Commission for Wales, Pembrokeshire County Council, and Llanddewi Velfrey Community Council. Their comments were considered in the development of the Scheme.
- 5.7. Statutory Undertakers were consulted regarding diversions and protection of infrastructure. Landowners and people - whose properties or private means of accesses would be directly affected by the Scheme - were contacted and informed about the details of the proposed Scheme.

6. SCHEME OBJECTIVES

- 6.1. Taking into account the need to address the problems and in accordance with national and local policy (for example the Well-being of Future Generations (Wales) Act's well-being goals), eight Scheme specific objectives were identified:
1. To enhance network resilience and improve accessibility along the east-west transport corridor to key employment, community and tourism destinations.
 2. To improve prosperity and provide better access to the county town of Haverfordwest, the Haven Enterprise Zone and the West Wales ports at Fishguard, Milford Haven and Pembroke Dock.
 3. To reduce community severance and provide health and amenity benefits.
 4. To reduce the number and severity of collisions.
 5. To promote active travel by cycling, horse riding and walking to provide opportunities for healthy lifestyles.
 6. To deliver a Scheme that promotes social inclusion and integrates with the local transport network to better connect local communities to key transport hubs.
 7. Deliver a project that is sustainable in a globally responsible Wales, taking steps to reduce or offset waste and carbon.
 8. Give due consideration to the impact of transport on the environment and provide enhancement when practicable.

7. THE PROPOSED SCHEME

- 7.1. The Scheme would be 4.3km in length and would comprise of a Wide Single 2+1 Road (WS2+1) cross-section. This would provide alternating sections of two-lanes in one direction and one lane in the opposite direction throughout the Scheme. The Scheme would provide a total of 2.08km of overtaking length in the eastbound direction and 1.05km of overtaking length in the westbound direction.
- 7.2. The Scheme would commence 278m east of Bethel Chapel, immediately west of Fron Hill Junction. From here, the Scheme would travel in a north-westerly direction, providing overtaking opportunity in the westbound direction. Bethel Chapel and its cemetery would be unaffected by the highway alignment. The road would meet the new Llanddewi Velfrey East roundabout east of Bethel Chapel. An attenuation pond (Pond 4) would be constructed to the south of the A40 between Bethel Chapel and the junction at Fron Hill, to attenuate and treat surface water runoff from the highway.
- 7.3. Llanddewi Velfrey East roundabout would be a new four-arm roundabout constructed west of Bethel Chapel. A northern arm would provide access to Bethel Chapel and associated buildings, as well as properties located north along the existing lane. This arm would replace the existing lane access between the chapel and vestry which would be stopped up. A new southern arm from the roundabout would provide access into the village of Llanddewi

Velfrey and would tie-in to the existing highway network immediately north-east of the property known as Glenfield. The roundabout and approach arms would primarily be in cutting at this location.

- 7.4. Travelling in a north-westerly direction, this section of the Scheme would provide a 2+1 overtaking opportunity in an easterly direction. The road would exit the cutting and travel along embankment, with an earthwork bund located on the northern side to provide noise and visual screening. The new road would sever three existing footpaths in this area, which would be replaced by a new pedestrian underpass.
- 7.5. Beyond the location of the underpass, the 2+1 overtaking provision would switch to provide a length of westbound overtaking. The Scheme would enter a cutting on the approach to Llanfallteg Road. An attenuation pond (Pond 3), would be located north of the proposed A40.
- 7.6. A new overbridge would be constructed for Llanfallteg Road, which would remain on its current alignment and level. A temporary highway would be constructed immediately to the west of Llanfallteg Road for use whilst the excavation and construction of the new overbridge takes place.
- 7.7. Beyond Llanfallteg Road overbridge, the alignment of the road changes direction to head south-west towards Ffynnon Chapel. The road would exit the cutting and travel on embankment. This embankment would also have a noise and visual screening bund on the northern side. A new underpass would be constructed beneath the embankment to provide farm access for land severed by the Scheme, the diversion of a public footpath, and continuation of a watercourse.
- 7.8. The highway would continue in a south-westerly direction between the properties known as Pen-troydin-fach and Maes-y-Ffynnon. The access track to Pen-troydin-fach would be stopped up and replaced by a new access leading off Llanddewi Velfrey West Junction. The existing public footpath located along this track would be diverted along the southern side of the new road, crossing under the road along the previously described farm underpass.
- 7.9. Llanddewi Velfrey West Junction would be a staggered T-junction, with a southern arm providing access to Llanddewi Velfrey, and a northern arm providing access to Ffynnon Chapel and numerous properties in the vicinity. Continuing west from the 2+1 overtaking section, the overtaking lane would end, transitioning into ghost islands for the junction. The ghost islands will allow right turning traffic to wait for a safe turning opportunity into the northern and southern arms of the junction, whilst also allowing free flowing movement of traffic on the mainline. Traffic entering the mainline from the southern arm would be prohibited from turning right to travel eastbound on the A40. Any vehicles wanting to travel eastbound would need to travel through the village to the roundabout at Llanddewi Velfrey East Junction.
- 7.10. Travelling beyond the proposed Llanddewi Velfrey West junction, the highway would be built on embankment and would be quasi-online with the existing road. A new combined cycleway / footpath will be constructed along the toe of embankment on the southern side of the road. A short way west of the proposed junction, the footpath / cycleway will cross beneath the road through an underpass. This link shall provide a safe means of access for NMUs

between Llanddewi Velfrey village and Ffynnon Chapel (and surrounding properties). An attenuation pond (Pond 2) would be constructed to the south of the A40 immediately west of the southern arm of the new Llanddewi Velfrey West Junction.

- 7.11. Beyond the underpass, the highway would be a single carriageway section, widening into a 2+1 section providing eastbound overtaking opportunities. On either side of the highway, a new length of bridleway would connect the NMU underpass with the existing bridleways leading to Henllan (to the south of the existing A40) and leading to Trefangor Burial Ground (to the north of the A40). This would allow use of the underpass by equestrians and would avoid the need to cross the carriageway at grade.
- 7.12. Travelling west from Henllan, the new road would be located north of, and running parallel with, the existing A40. The existing road would be retained to allow access to properties located along the route. A new length of side road would be constructed to the south of the A40 at Henllan Lodge to link the existing A40 with the road leading south to Henllan. This would provide an alternative access into Llanddewi Velfrey, thereby enhancing network resilience.
- 7.13. The new A40 would continue until it meets an enlarged Penblewin roundabout. The existing arm of the A40 at the roundabout would be kept to maintain access to the existing Rest Area (Lorry Park). This roundabout would be similar in size to the roundabout at St Clears where the A477 towards Pembroke Dock begins.
- 7.14. A new side road would be constructed along the northern edge of the highway linking the A478 with the highway leading to Trefangor. This road would provide field accesses that are stopped up along the northern edge of the existing A40, and would provide access to Trefangor Burial Ground. A new attenuation pond (Pond 1) would be provided north of this side road, in line with the entrance to the Rest Area.

8. POWERS TO CONSTRUCT THE SCHEME

- 8.1. The Scheme would be consented and constructed using the powers of the Welsh Ministers as Highway Authority in accordance with the Highways Act 1980.
- 8.2. The powers to construct the new sections of trunk road and to de-trunk parts of the existing trunk road would be obtained through 'The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvement and De-trunking) Order 201-', now published in draft.
- 8.3. The power to stop up; alter; improve highways, public rights of way, and private means of access; and construct new highways, public rights of way, and private means of access would be obtained through 'The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvement) (Side Roads) Order 201-', now published in draft.
- 8.4. As the Highway Authority for trunk roads in Wales, the Welsh Ministers are empowered to undertake improvements to the existing trunk road (under section 62 of the Highways Act 1980).

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

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

DATGANIAD ESBONIADOL

1. CYFLWYNIAD

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

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

2. AMODAU PRESENNOL

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

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

3. YR ANGEN AM Y CYNLLUN

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

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

- Penblewin – Parc Slebets
- Llanddewi Felffre – Penblewin

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

Problemau trafndiaeth

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

Problemau economaidd

- Ceir lefelau cynhyrchiant is na'r cyfartaledd cenedlaethol yn y rhanbarth ac effeithiwyd yn anghymesur arno gan y dirwasgiad gan ystyried ei ddibyniaeth (o gymharu â chyfartaleddau cenedlaethol) ar dwristiaeth, gweinyddiaeth gyhoeddus, y diwydiannau cyfanwerthu a manwerthu (yn cynnwys amaethyddiaeth), gweithgynhyrchu ac adeiladu;
- Mae diweithdra yn y rhanbarth ar ei uchaf ym mhrif ardaloedd diwydiannol Aberdaugleddau a Doc Penfro, sydd â'r lefelau cyrhaeddiad isaf, gan adlewyrchu profiliau economaidd-gymdeithasol ehangach yr ardaloedd hyn;
- Mae diffyg sefydliadau addysg uwch yn Sir Benfro yn golygu bod rhaid i ddarpar fyfyrwyr adael y Sir i astudio; ac
- Ystyrir bod Sir Benfro yn anghysbell a bod hyn yn rhwystro mewnfuddsoddiad, twristiaeth a datblygiad y farchnad teithio-i'r-gwaith yn Ninas Rhanbarth Bae Abertawe.

4. CYD-DESTUN POLISI

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

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

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), 2015

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

Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2008

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

Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 a Chynllun Ariannu 2015

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

Blaenraglen Cefnffyrdd, 2002, 2004 a 2008

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

Deddf Teithio Llesol, 2013

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

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

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

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

Strategaeth Twristiaeth De Orllewin Cymru 2004-2008

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

Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Penfro, 2013

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

Cynllun Datblygu Lleol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro, 2010

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

5. YMGYNGORIADAU

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

6. AMCANION Y CYNLLUN

- 6.1. Gan ystyried yr angen i fynd i'r afael â'r problemau ac yn unol â pholisi cenedlaethol a lleol (er enghraifft, nodau llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru)), nodwyd wyth o amcanion penodol i'r Cynllun:
 1. Gwella gwydnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd coridor trafniadaeth y dwyrain-gorllewin er mwyn cyrraedd cyrchfannau allweddol o safbwynt cyflogaeth, cymunedau a thwristiaeth.
 2. Gwella ffyniant a darparu gwell mynediad i dref sirol Hwlfordd, Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a phorthladdoedd Abergwaun, Aberdaugleddau a Doc Penfro yng Ngorllewin Cymru.
 3. Lleihau hollti cymunedol a chreu buddion o ran iechyd ac amwynderau.

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

7. Y CYNLLUN ARFAETHEDIG

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

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

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

8. PWERAU I ADEILADU'R CYNLLUN

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