

Adran Seilwaith yr Economi
Department for Economic Infrastructure



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

LLYWODRAETH CYMRU

GWELLIANNAU'R A40 LLANDDEWI FELFFRE I BENBLEWIN

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-

GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU
(CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (YR A40) (GWELLIANT
LLANDDEWI FELFFRE I BENBLEWIN)) 201-

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

Rhagfyr 2019

Cynnwys

1.	Cyflwyniad a'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus	1
2.	Y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig	3
3.	Cefndir	5
4.	Cefnffyrdd a Pholisïau'r Llywodraeth	8
5.	Yr Amodau Presennol a'r Angen am y Cynllun.....	12
6.	Disgrifiad o'r Cynllun.....	15
7.	Adeiladu.....	19
8.	Effeithiau Amgylcheddol y Gwelliant Arfaethedig	20
9.	Datblygu Cynaliadwy.....	34
10.	Gwrthwynebiadau, Cynrychiolaethau a Chefnogaeth	36
11.	Caffael Tir a Digolledu.....	36

1. Cyflwyniad a'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus

- 1.1 Mae'r Datganiad Amlinellol hwn yn ymwneud â'r Gwelliant arfaethedig i'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin (y "Cynllun") a gynhwysir yn y Gorchmynion drafft a restrir ar flaen y ddogfen hon, sydd wedi cael eu cyhoeddi o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981.
- 1.2 Mae'r Datganiad Amlinellol hwn wedi cael ei baratoi yn unol â gofynion Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994 (OS 1994/Rhif 3263) a Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau) (Cymru) 2010 (OS 2010/Rhif 3015).
- 1.3 Mae Gweinidogion Cymru wedi cyhoeddi cynigion ar gyfer Cynllun cefnffordd newydd i ddarparu ffordd osgoi ogleddol ar gyfer pentref Llanddewi Felffre o Gapel Bethel i Goed y Ffynnon sy'n cynnwys cymysgedd o welliannau all-lein ac ar-lein i'r A40 i'r gorllewin o Goed y Ffynnon i Gylchfan Penblewin. Mae'r Cynllun hwn yn rhan o welliannau ehangach i goridor yr A40.
- 1.4 Mae'r Cynllun arfaethedig 4.3km o hyd yn cynnwys Ffordd Lydan Sengl 2+1 sy'n darparu dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall. Byddai'n dechrau wrth Gylchfan Penblewin i'r gorllewin, a fyddai'n cael ei gwneud yn fwy i ddarparu ar gyfer y gefnffordd arfaethedig a byddai'n cysylltu â Chylchfan newydd Dwyrain Llanddewi Felffre i'r dwyrain.
- 1.5 Mae'r Cynllun arfaethedig wedi bod yn bolisi derbyniol ers sawl blwyddyn a cheir ymrwymiad parhaus i gyflawni'r gwelliant hwn i'r briffordd. Rhoddir rhagor o fanylion ynglŷn â pholisi trafndiaeth yn Adran 4 y Datganiad o Achos Amlinellol hwn.
- 1.6 Yn dilyn cyhoeddi'r Gorchymyn (Gwelliant Llanddewi Felffre i Benblewin a Thynnu Statws Cefnffordd) drafft a'r Gorchymyn (Gwelliant Llanddewi Felffre i Benblewin) (Ffyrdd Ymyl) drafft ar 31 Gorffennaf 2019 a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol (Gwelliant Llanddewi Felffre i Benblewin) drafft ar 7 Awst 2019, cynhaliwyd cyfnod gwrthwynebu ar gyfer yr holl Orchmynion drafft hyd at 20 Medi 2019.

- 1.7 Ar ôl derbyn nifer o wrthwynebiadau i'r Gorchmynion drafft, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cynnal Cyfarfod Cyn-Ymchwiliad ac Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus dilynol i'r Gorchmynion drafft y cyfeirir atynt yn y Datganiad Amlinellol hwn. Rhoddodd Llywodraeth Cymru wybod am y penderfyniad hwn mewn llythyr dyddiedig 6 Tachwedd 2019, a anfonwyd at bawb a wnaeth gynrychiolaethau ynglŷn â'r Gorchmynion drafft yn ystod y cyfnod gwrthwynebu.
- 1.8 Bydd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus (yr "Ymchwiliad") yn dechrau ar 10 Mawrth 2019. Mae Arolygydd wedi cael ei benodi gan Weinidogion Cymru, yn dilyn enwebiad gan yr Arolygiaeth Gynllunio. Diben yr Ymchwiliad yw galluogi'r Arolygydd i ystyried y cynigion a chlywed ac ystyried gwrthwynebiadau, cynrychiolaethau a chefnogaeth ynglŷn â'r Gorchmynion drafft cyhoeddedig ar gyfer y Cynllun. Ar ôl yr Ymchwiliad, bydd yr Arolygydd yn cyflwyno adroddiad i Weinidogion Cymru sy'n cyflwyno ei ganfyddiadau, ei gasgliadau a'i argymhellion.
- 1.9 Mae'r ddogfen hon yn amlinellu'r achos a fydd yn cael ei gyflwyno ar ran Gweinidogion Cymru yn yr Ymchwiliad sydd i ddod. Mae'n ymdrin yn fyr â'r angen am y Cynllun, manylion cyhoeddedig y cynigion ac effeithiau tebygol y cynigion, a fydd yn cael eu gosod yng nghyd-destun hanes cynigion ar gyfer yr A40 a gwelliannau a wnaed hyd yma. Cyflwynir manylion ychwanegol yn y Datganiad o Achos a'r Proflenni Tystiolaeth, sydd i'w cyhoeddi yn gynnar yn 2020, a fydd hefyd yn ymdrin â pholisïau Llywodraeth Cymru, yn ogystal ag esbonio datblygiad y cynigion ac unrhyw ddewisiadau amgen a ystyriwyd. Bydd y Datganiad o Achos a'r Proflenni Tystiolaeth hefyd yn manylu ar hyd a lled y dystiolaeth ategol a fydd yn cael ei chyflwyno ar gyfer y cynigion cyhoeddedig.

2. Y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig

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

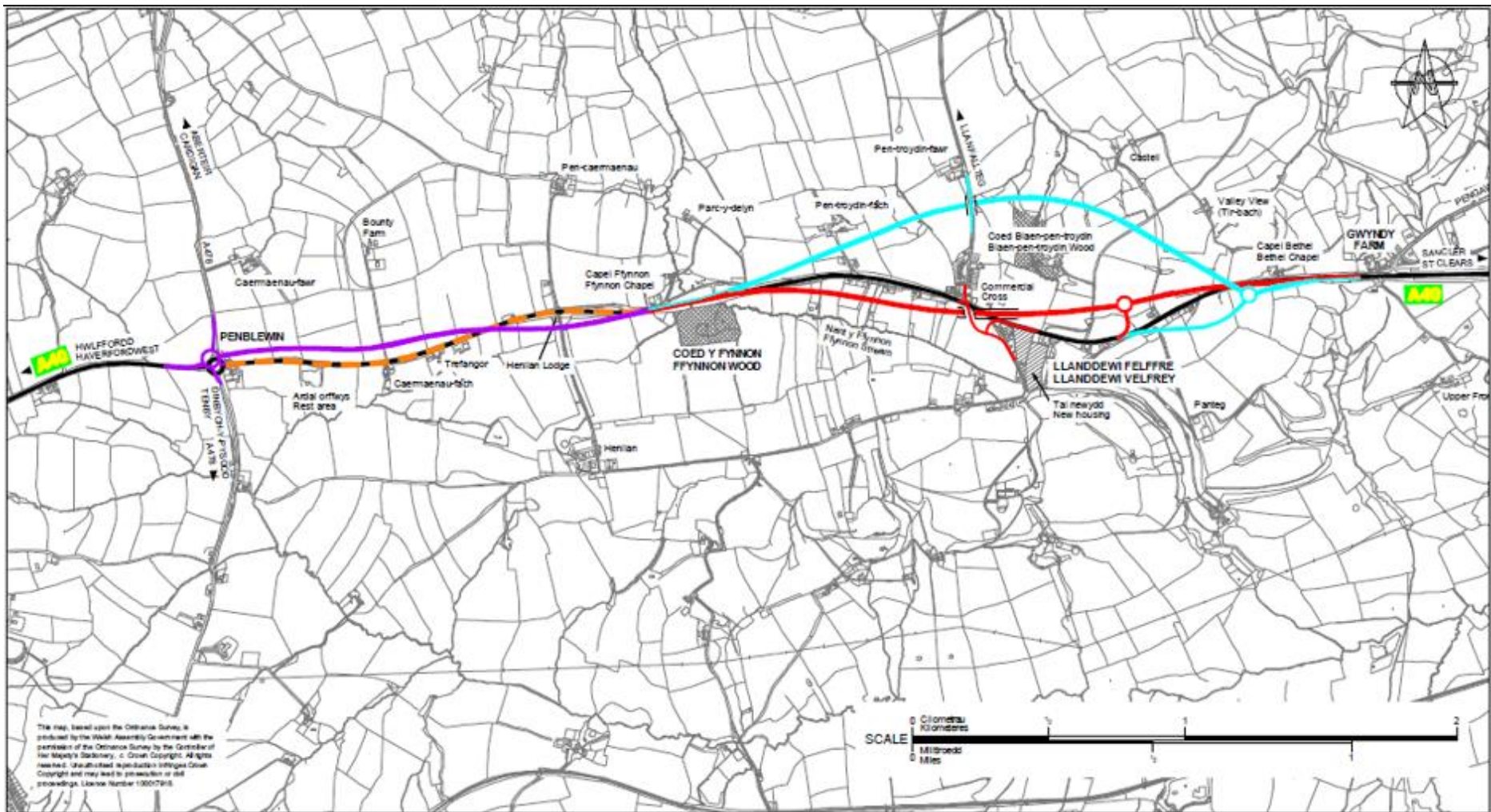
Gorchmynion Drafft / Dogfennau Amgylcheddol	Deddfwriaeth	Dyddiad Cyhoeddi	Diwedd y Cyfnod Gwrthwynebu / Cyflwyno Sylwadau
Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Llanddewi Felfre i Benblewin a Thynnu Statws Cefnffordd) 201- (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Llinell")	Adrannau 10 a 12 Deddf Priffyrdd 1980	31 Gorffennaf 2019	20 Medi 2019
Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Llanddewi Felfre i Benblewin) (Ffyrdd Ymyl) 201- (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Ffyrdd Ymyl" neu'r "SRO")	Adrannau 12, 14, 125 a 268 Deddf Priffyrdd 1980	31 Gorffennaf 2019	20 Medi 2019
Datganiad Amgylcheddol (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel yr "ES")	Rhan VA Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2014/52/EU y Comisiwn Ewropeaidd	31 Gorffennaf 2019	20 Tachwedd 2019 (cyfnod 16 wythnos i gyflwyno sylwadau)
Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel yr "SIAA")	Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 ac Erthygl 6(3) y Gyfarwyddeb Cynefinoedd 92/43/EC	31 Gorffennaf 2019	20 Tachwedd 2019 (cyfnod 16 wythnos i gyflwyno sylwadau)

Gorchymynion Drafft / Dogfennau Amgylcheddol	Deddfwriaeth	Dyddiad Cyhoeddi	Diwedd y Cyfnod Gwrthwynebu / Cyflwyno Sylwadau
<p>Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Llanddewi Felfre i Benblewin)) 201-</p> <p>(y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel y "Gorchymyn Prynu Gorfodol" neu'r "CPO")</p>	<p>Adrannau 239, 240, a 246, 250 a 260 Deddf Priffyrdd 1980 fel y'u hystynnwyd a'u hategwyd gan adran 250 y Ddeddf honno ac o dan adrannau 2 a 19(3) a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) Rhan 1 Atodlen 2 Deddf Caffael Tir 1981</p>	<p>7 Awst 2019</p>	<p>20 Medi 2019</p>

3. Cefndir

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

- 3.8 Gwnaed gwaith datblygu ychwanegol hefyd ar gyfer prosiect yr A40 Llanddewi Felffre – Penblewin. Arweiniodd hyn at sawl opsiwn llwybr arfaethedig (fel y dangosir yn Ffigur 1):
- i. Llwybr glas – opsiwn ffordd osgoi i'r gogledd o Llanddewi Felffre o Fferm Gwyndy i Goed Ffynnon;
 - ii. Llwybr coch – opsiwn sy'n dilyn y gefnffordd bresennol yn agos;
 - iii. Llwybr oren – gwelliant ar-lein o'r gefnffordd bresennol rhwng Coed y Ffynnon a Chylchfan Penblewin; a
 - iv. Llwybr porffor – gwelliant all-lein rhwng Coed y Ffynnon a Chylchfan Penblewin.
- 3.9 Yn ystod ymgynghoriad cyhoeddus, dangosodd y cyhoedd gefnogaeth glir i'r llwybr glas, ynghyd â chefnogaeth i welliannau rhwng Coed Ffynnon a Chylchfan Penblewin. Cyhoeddwyd llwybr a ffeirir ar gyfer Gwelliannau Llanddewi Felffre i Benblewin ym mis Mawrth 2010.
- 3.10 Cynhaliwyd ac adolygwyd astudiaethau ychwanegol yn 2015, a ddaeth i'r casgliad bod achos da o hyd dros fwrw ymlaen â Chynllun Gwella'r A40 Llanddewi Felffre i Benblewin.
- 3.11 Arweiniodd cefnogaeth weinidogol barhaus i'r Cynllun at benderfyniad ym mis Ionawr 2017 i wneud rhagor o waith datblygu dyluniad, a phenododd Llywodraeth Cymru Carillion, gydag Arup ac RML ('Tîm Carillion') fel eu cyngorwyr technegol ac amgylcheddol.
- 3.12 Diddymodd Carillion ym mis Ionawr 2018. Yn dilyn hynny, penododd Llywodraeth Cymru Arup, gyda chymorth RML, i barhau i ddatblygu'r dyluniad hyd at gyhoeddi Gorchmynion drafft ac i helpu Llywodraeth Cymru trwy'r Broses Statudol.



Ffigur 1: Opsiynau llwybr

4. Cefnffyrdd a Pholisïau'r Llywodraeth

Y Rhwydwaith Cefnffyrdd

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

Polisi Trafnidiaeth

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

- 4.5 Cyhoeddwyd y Flaenraglen Cefnffyrdd yn wreiddiol yn 2002, ac fe'i diweddarwyd yn 2004 a 2008. Nod y rhaglen oedd gwella'r amodau economaidd a chymdeithasol yng Nghymru, trwy gynyddu effeithlonrwydd a hygyrchedd ym mhob ardal. Amlygwyd yr A40 Sanctlêr i Hwlfordd yn y rhaglen, a oedd yn cynnwys dau Gynllun penodol:
- i. Yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin; ac
 - ii. Yr A40 Penblewin i Barc Slebets.
- 4.6 Pan ailbennwyd blaenoriaethau'r Rhaglen yn 2008, gwahaniaethwyd y ddau Gynllun fel a ganlyn:
- i. Cynllun Penblewin i Barc Slebets – a amlygwyd yn gynllun gradd uchel 'Cam 1' (y rhaglennwyd y byddai'n barod i ddechrau rhwng 2008 a mis Ebrill 2011); a
 - ii. Chynllun Llanddewi Felffre i Benblewin – a amlygwyd yn gynllun 'Cam 3', sy'n golygu bod angen mwy o astudiaethau i amlygu'r datrysiadau gorau a bod y cynllun yn annhebygol o fod yn barod i ddechrau cyn mis Ebrill 2014.
- 4.7 Cwblhawyd Cynllun Penblewin i Barc Slebets ym mis Mawrth 2011 gyda ffordd a oedd yn osgoi Robeston Wathen, i Barc Slebets yn unig.
- 4.8 Yn 2012, amlygodd Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru fod gwelliannau i gysylltiadau trafndiaeth rhwng dwyrain a gorllewin Cymru yn flaenoriaethau buddsoddi lefel uchel, gan gyfeirio'n benodol at y gwelliannau parhaus i'r A40. Cynhwyswyd yr A40 Llanddewi Felffre i Benblewin o dan y sector trafndiaeth gan gydnabod y cysylltiad strategol â'r cam cyntaf o welliannau a gwblhawyd yn 2011.
- 4.9 Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd Edwina Hart AC CStJ MBE, sef Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth bryd hynny, ddatganiad ysgrifenedig yn amlinellu ei blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth. Roedd y datganiad yn cynnwys y canlynol; "Mae Bwrdd Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau wedi pennu y dylid rhoi

blaenoriaeth i wella'r A40, ac mae'n fwriad gennyf ddatblygu ymhellach y gwelliannau a gynigiwyd eisoes.”

4.10 Ar 12 Tachwedd 2014, wrth roi diweddariad ynglŷn â chau Purfa Murco yn Aberdaugleddau, gwnaeth y Gweinidog ddatganiad llafar mewn Cyfarfod Llawn: “O ran cysylltiadau trafnidiaeth, rwyf wedi cyfarwyddo fy swyddogion i gyflymu'r rhaglen ar gyfer cyflawni gwelliannau yn Llanddewi Felffre i'r graddau mwyaf posibl.”

4.11 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...”

4.12 Mae Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru (2015) yn darparu fframwaith o gynlluniau yn unol â nodau polisi a amlinellir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2008). Mae cynllun i wella'r A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin wedi'i fanylu yn y cynllun o dan gyfeirnod R15. Disgrifir y Cynllun fel a ganlyn:

- i. Priffordd newydd 2km i'r gogledd o bentref Llanddewi Felffre;
- ii. Gwella 2.5km o briffordd i'r gorllewin o Goed Ffynnon; a
- iii. Chyfleusterau gwell ar gyfer teithio difodur trwy lwybrau beicio newydd a llwybr ceffylau newydd, gyda modd o groesi'r briffordd newydd uwch ei phen neu oddi tani.

4.13 Y sail resymegol strategol ar gyfer y Cynllun yw y byddai'n helpu i fynd i'r afael â materion diogelwch ar y ffyrdd ac yn gwella hygrychedd i Ardal Fenter Dyfrffordd y Ddau Gleddau a safleoedd cyflogaeth ar Rwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T).

Rhaglen Lywodraethu

4.14 Yn 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Symud Cymru Ymlaen 2016-2021.' Roedd y ddogfen hon yn cynnwys ymrwymiad i wella cefnffyrdd o dan y pennawd Unedig a Chysylltiedig, gan amlinellu 14 amcan llesiant, gan gynnwys 'cysylltu cymunedau trwy seilwaith cynaliadwy a chydnerth'

a 'chefnogi cymunedau diogel, cydlynol a chydnerth'. Mae'r gwelliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru yn rhan o'r ymrwymadau o dan y thema 'Unedig a Chysylltiedig'.

- 4.15 Yn 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Ffyniant i Bawb: y Strategaeth i Gymru', ynghyd â datganiad llesiant a chynllun gweithredu economaidd cysylltiedig. Mae'r dogfennau hyn yn amlinellu 12 amcan llesiant diwygiedig, gan gynnwys 'creu cymunedau, diwylliant ac iaith cydnerth' a 'darparu seilwaith modern a chysylltiedig'. O dan y pennawd 'darparu seilwaith modern a chysylltiedig', ceir ymrwymiad penodol i gyflawni gwelliannau arwyddocaol i'r A40 yng ngorllewin Cymru.
- 4.16 Yn 2019, cyhoeddwyd Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel, sy'n amlinellu ymagwedd Llywodraeth Cymru at leihau allyriadau. O dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, mae'n ofynnol i Lywodraeth Cymru leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr yng Nghymru 80% o leiaf erbyn y flwyddyn 2050. O dan Adran 39 y Ddeddf, mae'n rhaid i Weinidogion Cymru baratoi a chyhoeddi adroddiad ar gyfer pob cyfnod cyllidebol. Mae'r Cynllun hwn yn amlinellu sut mae Cymru yn bwriadu cyflawni'r gostyngiad 27% yn y gyllideb garbon gyntaf (2016-2020).
- 4.17 Yn 2019, datganodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd yng Nghymru i dynnu sylw at faint ac arwyddocâd y dystiolaeth ddiweddaraf gan y Panel Rhynglywodraethol ar y Newid yn yr Hinsawdd ac amlygu'r protestiadau hinsawdd diweddar ledled y Deyrnas Unedig. Mae'r datganiad yn cyfeirio at Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel, a nododd fod y Cynllun hwn yn amlinellu'r polisiau a'r cynigion y bwriedir iddynt gyflawni targedau allyriadau carbon 2020.
- 4.18 Ceir ymrwymiad polisi parhaus i wella'r rhan rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin ar hyd coridor ehangach yr A40. O fewn cyd-destun polisiau Llywodraeth Cymru a pholisiau lleol ehangach, ceir ymrwymiad i ddarparu seilwaith mwy modern a chysylltiedig trwy wella'r rhwydwaith cefnffyrdd.

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

- 5.1 Mae'r A40 yn llwybr o bwys strategol cenedlaethol a rhyngwladol, sy'n ffurfio rhan o'r TEN-T. Ar lefel ranbarthol a lleol, mae'n gwasanaethu: tref sirol Hwlfordd, economi dwristiaeth canol a gogledd Sir Benfro, porthladd Abergwaun a thref ddiwydiannol Aberdaugleddau i'r de.
- 5.2 Er gwaethaf hyn, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn llwybr o ansawdd cymharol wael. Fe'i disgrifiwyd fel "un o'r rhannau o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd sydd o'r safon isaf yn y Deyrnas Unedig."
- 5.3 Amlygodd astudiaeth Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WeITAG) a gynhaliwyd yn 2017 broblemau i'w datrys ar yr A40 rhwng Llanddewi Felffre a Phenblewin, a oedd yn cynnwys amrywiaeth o broblemau gwirioneddol a chanfyddedig:
 1. Cyfleoedd cyfyngedig ac anghyson i oddiweddyd, sy'n arwain at annibynadwyedd o ran amser siwrneiau, rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr a symudiadau mentrus cysylltiedig gyda digwyddiadau gwrthdrawiadau difrifol
 2. Mae platwnio (confois o gerbydau nwyddau trwm (HGVs) o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol araf sy'n mynd i mewn i'r ffyrdd ymyl a'r mynedfeydd fferm niferus ar hyd yr A40) yn cyfrannu at annibynadwyedd amser siwrneiau o'i ystyried ar y cyd â'r cyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd a'r cymysgedd o draffig lleol a HGV
 3. Mae llwybr yr A40 yn mynd trwy ardal boblog, gan wahanu ardaloedd o bobtu'r ffordd a chreu problemau llygredd aer a sŵn yn y gymuned leol yn Llanddewi Felffre
 4. Mae traffig araf yn ystod misoedd yr haf yn gwaethygu'r problemau, gan fod twristiaid yn achosi cynnydd sylweddol mewn traffig a cherbydau araf gan gynnwys carafanau
 5. Mae gan y rhanbarth lefelau cynhyrchedd is na'r cyfartaledd cenedlaethol, ac effeithiodd y dirwasgiad arno'n anghymesur o

ystyried ei ddibyniaeth (o gymharu â'r cyfartaleddau cenedlaethol) ar y diwydiannau twristiaeth, gweinyddiaeth gyhoeddus, cyfanwerthu a manwerthu (gan gynnwys amaethyddiaeth), gweithgynhyrchu ac adeiladu

6. Mae diweithdra yn y rhanbarth ar ei uchaf ym mhrif ardaloedd diwydiannol Aberdaugleddau a Doc Penfro, lle y ceir y lefelau cyrhaeddiad isaf, sy'n adlewyrchu proffiliau economaidd-gymdeithasol ehangach yr ardaloedd hyn
7. Mae absenoldeb sefydliadau addysg uwch yn Sir Benfro yn golygu bod rhaid i ddarpar fyfyrwyr adael y Sir i astudio
8. Ystyrir bod Sir Benfro yn anghysbell ac mae hyn yn atal mewnfuddsoddi, twristiaeth a datblygu'r farchnad teithio i weithio o fewn Dinas-Ranbarth Bae Abertawe.

5.4 Amcanion trosfwaol y Cynllun yw:

1. Gwella gwydnwch y rhwydwaith a gwella hygyrchedd ar hyd coridor trafnidiaeth 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 darparu buddion o ran iechyd ac amwynderau
4. Lleihau nifer y gwrthdrawiadau a'u difrifoldeb
5. Hyrwyddo teithio llesol trwy 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 trafnidiaeth lleol er mwyn cysylltu cymunedau lleol yn well â chanolfannau trafnidiaeth allweddol
7. Cyflawni prosiect sy'n gynaliadwy o fewn Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang, gan gymryd camau i leihau neu wrthbwysu gwastraff a charbon

8. Rhoi ystyriaeth ofalus i effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau, lle bo hynny'n ymarferol.

6. Disgrifiad o'r Cynllun

- 6.1 Byddai'r Cynllun yn cynnwys ffordd lydan sengl (WS) 2+1 4.3km o hyd. Byddai hyn yn darparu dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall ar hyd y Cynllun.
- 6.2 Byddai'r Cynllun yn darparu cyfanswm o 2.94km i oddiweddyd tua'r dwyrain ac 1.05km i oddiweddyd tua'r gorllewin. Byddai'r Cynllun yn cynnwys tair rhan o ffordd WS 2+1 safonol. Byddai'r rhan fwyaf o'r Cynllun yn cael ei adeiladu all-lein, gyda rhan rhwng Henllan Lodge a Ffynnon ar linell y ffordd bresennol (lle y byddai'r ffordd yn cael ei lledu).
- 6.3 Byddai Hawliau Tramwy Cyhoeddus (PRoWs) a Mynedfeydd Preifat (PMAs) newydd neu ddargyfeiriedig yn cael eu darparu i liniaru'r rhai y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt.
- 6.4 Byddai'r Cynllun yn dechrau wrth Gylchfan Penblewin, a fyddai'n cael ei gwneud yn fwy i ddarparu ar gyfer y gefnffordd arfaethedig. Byddai braich bresennol yr A40 yn cael ei chadw er mwyn cynnal mynediad i'r Ardal Orffwys (Parc Lorïau) bresennol).
- 6.5 Byddai ffordd ymyl newydd yn cael ei hadeiladu ar hyd ymyl gogleddol y briffordd i gysylltu'r A478 â'r briffordd sy'n arwain at Drefangor. Byddai'r ffordd hon yn darparu mynedfeydd i gaeau sydd wedi'u cau ar hyd ymyl gogleddol yr A40 a byddai'n darparu mynediad i Fynwent Trefangor. Byddai pwll arafu newydd (Pwll 1) ar gyfer draenio'r briffordd yn cael ei ddarparu i'r gogledd o'r ffordd ymyl hon, yn gyflin â'r fynedfa i'r Ardal Orffwys.
- 6.6 Gan deithio tua'r dwyrain o Benblewin, byddai'r ffordd newydd wedi'i lleoli i'r gogledd o'r A40 bresennol. Byddai dwy lôn yn cael eu darparu tua'r dwyrain a byddai un lôn yn cael ei darparu tua'r gorllewin.
- 6.7 Byddai'r ffordd bresennol yn cael ei chadw i ganiatáu mynediad i eiddo ar hyd y llwybr. Byddai ffordd ymyl newydd yn cael ei hadeiladu i'r de o'r A40 wrth Henllan Lodge i gysylltu'r A40 bresennol â'r ffordd sy'n arwain

tua'r de i Henllan. Byddai hyn yn darparu mynediad amgen i Llanddewi Felffre ar hyd ffyrdd presennol, gan felly wella cydnerthedd y rhwydwaith.

- 6.8 Byddai'r ffordd newydd yn hollti'r cysylltiad llwybr ceffylau presennol yn Henllan Lodge. Felly, byddai llwybrau ceffylau newydd yn cael eu darparu ar hyd ffiniau gogleddol a deheuol y llwybr arfaethedig, gan gysylltu wrth danffordd newydd i'r dwyrain o Gapel Ffynnon.
- 6.9 Ar ôl Henllan Lodge, byddai'r ffordd newydd yn cael ei hadeiladu yn gyflin â'r A40 bresennol; byddai'r rhan 2+1 ar gyfer goddiweddyd tua'r dwyrain yn culhau i un lôn cyn Cyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre.
- 6.10 Byddai Cyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre yn gyffordd T groesgam ac yn cael ei hadeiladu i'r gogledd o'r A40 bresennol. Byddai ynysoedd croesi ar gyfer troi i'r dde yn y llain ganol yn caniatáu i draffig lifo'n rhydd ar hyd y brif linell, ar yr un pryd â darparu lle diogel i draffig sy'n troi i'r dde wrth iddo aros am gyfle i groesi.
- 6.11 Byddai braich ogleddol yn darparu mynediad i Gapel Ffynnon ac amryw eiddo a ffermydd yn y cyffiniau, tra byddai braich ddeheuol newydd yn darparu mynediad i bentref Llanddewi Felffre. Byddai traffig o'r pentref sydd eisiau ymuno â'r A40 yn y lleoliad hwn yn cael ei wahardd rhag troi i'r dde ar y lôn tua'r dwyrain.
- 6.12 Byddai llwybr aml-ddefnyddiwr newydd (ar gyfer cerddwyr, beicwyr a marchogion) yn cael ei ddarparu ar hyd ffin ddeheuol yr A40 er mwyn darparu cysylltiad cerdded, beicio a marchogaeth rhwng Llanddewi Felffre a'r A40 wedi'i hisraddio i Benblewin. Byddai'r llwybr hwn hefyd yn cysylltu â'r danffordd i'r dwyrain o Gapel Ffynnon, gan ddarparu cyfleuster croesi diogel i'r Capel a'r eiddo amgylchynol. Byddai pwll arafu newydd (Pwll 2) yn cael ei ddarparu yn y lleoliad hwn hefyd.
- 6.13 O Gyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre, byddai'r A40 newydd yn dilyn cyfeiriad gogledd-ddwyreiniol, i ffwrdd oddi wrth linell yr A40 bresennol. Byddai'r ffordd yn mynd heibio i adeiladau fferm Pen-troydin-fâch a

Maes-y-Ffynnon mewn trychiad bas. Byddai'r Fynedfa Breifat i Ben-troydin-fâch yn cael ei disodli â mynedfa newydd o fraich ogleddol Cyffordd Gorllewin Llanddewi Felffre newydd.

- 6.14 Byddai'r llwybr troed presennol sy'n mynd ar hyd y fynedfa rhwng Maes-y-Ffynnon a Phen-troydin-fâch yn cael ei ddisodli hefyd gan ran newydd o lwybr troed ar hyd ffin ddeheuol y ffordd newydd. Byddai'r llwybr hwn yn croesi o dan y ffordd, lle y byddai'r briffordd ar arglawdd i'r dwyrain o Ben-troydin-fâch. Byddai'r danffordd PRoW hon yn gweithredu fel tanffordd fferm hefyd i'w defnyddio gan Ben-troydin-fâch.
- 6.15 I'r dwyrain o Ben-troydin-fâch, byddai rhan oddiweddyd yn cael ei darparu ar gyfer traffig tua'r gorllewin. Byddai'r ffordd yn mynd i mewn i drychiad a byddai trosbont newydd yn cael ei darparu er mwyn i Llanfallteg Road fynd dros y ffordd newydd.
- 6.16 Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai ffordd dros dro yn cael ei darparu yn union i'r gorllewin o Llanfallteg Road i ddarparu mynediad parhaus tra bod gwaith yn cael ei wneud i gloddio o dan drosbont newydd Llanfallteg Road a'i hadeiladu.
- 6.17 I'r dwyrain o Llanfallteg Road, mae'r llwybr yn dilyn cyfeiriad de-ddwyreiniol. Byddai'r ddarpariaeth oddiweddyd yn newid i ddarparu cyfleoedd i oddiweddyd tua'r dwyrain. Byddai'r ffordd yn mynd trwy ran ar arglawdd unwaith eto, gyda bwnd cloddwaith ar yr ochr ogleddol i sgrinio sŵn ac effeithiau gweledol. Byddai tanffordd llwybr troed newydd yn cael ei darparu i ddisodli'r tri llwybr troed sy'n cael eu hollti gan y Cynllun.
- 6.18 Byddai'r ffordd yn parhau i gyfeiriad de-ddwyreiniol tan iddi gyrraedd Cylchfan Dwyrain Llanddewi Felffre. Byddai braich ogledd-ddwyreiniol wrth y gylchfan yn darparu mynedfa newydd i Gapel Bethel ac eiddo amgylchynol. Byddai hyn yn disodli'r fynedfa bresennol rhwng Capel Bethel a'r Festri, a fydd yn cael ei chau. Byddai braich ddeheuol newydd yn darparu mynediad i Landdewi Felffre.

6.19 Byddai braich ddwyreiniol y gylchfan yn ymuno â'r A40 rhwng Cylchfan Dwyrain Llanddewi Felfre a'r pwynt cysylltu wrth gyffordd Fron Hill. Byddai hyn yn parhau â'r rhan oddiweddyd bresennol tua'r gorllewin wrth Fron Hill, ond bydd yn terfynu wrth y gylchfan. Byddai'r llwybr yn mynd heibio i'r de o Gapel Bethel. Ni fyddai'r gwaith yn effeithio ar y fynwent.

7. Adeiladu

- 7.1 Os bydd Gweinidogion Cymru yn penderfynu bwrw ymlaen â'r Cynllun, bwriedir dechrau ei adeiladu ar ddiwedd 2020 / dechrau 2021, ac amcangyfrifir y bydd yn cymryd 18 mis i'w gwblhau. Ar ôl i'r gwaith adeiladu gael ei gwblhau, byddai'r agweddau amgylcheddol ac ôl-ofal tirwedd yn cael eu rheoli gan y contractwr am bum mlynedd arall.
- 7.2 Ar ddechrau'r gwaith adeiladu, byddai'r safle'n cael ei amgylchynu â ffens a byddai'r gwaith clirio safle yn dechrau. Byddai'r prif fynedfeydd i'r safle yn cael eu lleoli wrth bob un o'r cyffyrdd, a byddai defnydd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn cael ei gyfyngu yn unol â Chynllun Rheoli Traffig safle.
- 7.3 Byddai cloddwaith mawr yn cael ei flaenoriaethu yn 2021 a disgwylir i balmant y brif linell gael ei gwblhau yn ystod Gwanwyn 2022. Byddai'r gwaith i adeiladu Trosbont Llanfallteg Road yn dechrau'n gynnar yn dilyn gwriad ffordd dros dro, a byddai'r tri strwythur tanffordd arall yn cael eu hadeiladu yn ystod yr haf 2021.
- 7.4 Byddai traffig yn cael ei reoli er mwyn tarfu cyn lleied â phosibl ar y cyhoedd sy'n teithio a busnesau. Byddai rheolaeth draffig yn cael ei chyfyngu i'r cysylltiadau â'r rhwydwaith presennol wrth: Gylchfan Penblewin, Ffynnon, ac i'r dwyrain o Landdewi Felffre (gerllaw Capel Bethel).
- 7.5 Byddai'r oriau gwaith adeiladu fel arfer rhwng 0700 a 1900 (dydd Llun i ddydd Gwener) a rhwng 0700 a 1700 ar ddydd Sadwrn. Mewn rhai amgylchiadau, mae'n bosibl y bydd angen gwneud gwaith penodol y tu allan i'r oriau hyn, gyda gofyniad am rywfaint o waith yn y nos.
- 7.6 Yn dilyn y cyfnod adeiladu, byddai pum mlynedd o gynnal a chadw ac ôl-ofal tirwedd.

8. Effeithiau Amgylcheddol y Gwelliant Arfaethedig

- 8.1 Mae'r Datganiad Amgylcheddol (ES) yn adrodd yn fanwl ar yr asesiad amgylcheddol o effeithiau'r Cynllun, gan ystyried y cyfnod adeiladu, ynghyd â mesurau lliniaru a gwella. Mae Crynodeb Annhechnegol (NTS) wedi'i gynnwys yng Nghyfrol 1 yr ES ac, fel dogfen annibynnol, mae'n crynhoi'r cynigion mewn termau annhechnegol.
- 8.2 Bydd y Broflen Dystiolaeth Amgylcheddol yn manylu ar drosolwg o'r ymagwedd at yr asesiad amgylcheddol ac effaith debygol y Cynllun ar yr amgylchedd.
- 8.3 Bu datblygiad yr arfarniad amgylcheddol a'r asesiad o fesurau lliniaru priodol yn destun cyfarfodydd a thrafodaethau rheolaidd gyda chynrychiolwyr Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC), Cadw, yr Awdurdodau Lleol perthnasol, a rhanddeiliaid eraill yn rhan o'r broses ymgynghori ar gyfer datblygu'r prosiect. Defnyddiwyd y sylwadau a dderbyniwyd i ddatblygu'r ES.
- 8.4 Dyluniwyd y Cynllun i gynnwys mesurau lliniaru a gwella helaeth, yn unol ag amcanion Llywodraeth Cymru sy'n canolbwyntio ar yr amgylchedd. Mae'r asesiadau a gynhaliwyd yn dangos bod effeithiau amgylcheddol niweidiol gweddilliol y rhan newydd arfaethedig o briffordd, o ystyried yr holl fesurau lliniaru arfaethedig, yn cael eu gorbwyso gan y buddion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y byddai'r Cynllun yn eu sicrhau i Sir Benfro a Chymru yn gyffredinol.

Daeareg a Phriddoedd

- 8.5 Mae'r Cynllun wedi'i leoli tua brig cefn Llanddewi Felfre ac mae'n croesi tir bryniog sy'n bennaf gysylltiedig â dyffrynnoedd nentydd sy'n llifo i Afon Taf neu Afon Marlais. Mae'r craigwely carreg laid gwaelodol yn cynnwys rhai dyddodion arwynebol lleol o rewglai. Mae llifwaddod a ddyddodwyd gan gyrsiau dŵr yn bresennol hefyd.

- 8.6 Gallai'r craigwely gynnwys haenau dyfrddwyn sy'n tynnu dŵr yn lleol i ryw raddau. Gallai'r dyddodion arwynebol ategu tynnu dŵr yn lleol a chyflenwi cyrsiau dŵr hefyd. Ni amlygwyd unrhyw beryglon yn ymwneud â chwilio am fwynau yn y gorffennol na pheryglon tir cyffredinol.
- 8.7 Byddai gweithgareddau sy'n gysylltiedig ag adeiladu'r argloddiau, y trychiadau a'r strwythurau, a gweithredu'r Cynllun, yn cael effaith niweidiol niwtral i fach ar y ddaear a'r geomorffoleg waelodol.
- 8.8 Byddai'r Cynllun yn effeithio ar ardaloedd ar wahân o dir gwneud, sy'n gysylltiedig o bosibl â'r rhwydwaith ffyrdd presennol, gweithgareddau amaethyddol neu chwareli neu byllau gro blaenorol a fewnlenwyd, a allai fod yn ffynhonnell halogiad bosibl.
- 8.9 Mae ffynonellau halogiad posibl, megis gwaith carthffosiaeth, mynwentydd neu chwareli eraill wedi'u mewnlenni, yn bresennol yn ardal yr astudiaeth hefyd, ond maen nhw'n bell oddi wrth y Cynllun. Byddai halogiad tir yn cael effaith niweidiol niwtral i fach ar waith adeiladu o ran y derbynyddion dynol ac amgylcheddol a amlygwyd.
- 8.10 Byddai peryglon i'r amgylchedd yn cael eu lleihau trwy gymhwyso mesurau rheoli adeiladu arfer gorau. Byddai halogiad tir yn cael effaith niwtral ar weithredu'r Cynllun, ac felly ni ystyrir y byddai angen unrhyw fesurau lliniaru yn ystod gweithrediad y Cynllun.

Draenio'r Ffordd a'r Amgylchedd Dŵr

- 8.11 Mae'r amgylchedd dŵr o amgylch y Cynllun yn cynnwys nentydd bach yn nalgylchoedd Marlais, Cleddau a Thaf, y dŵr daear gwaelodol a nodweddion eraill sy'n dibynnu ar ddŵr. Byddai aliniad y ffordd yn dilyn llinell cefn yn gyffredinol, gyda dwy ardal o drychiadau islaw lefel bresennol y ddaear a phump o groesfannau nentydd. Ni ddisgwylir unrhyw effeithiau ar berygl llifogydd ac nid oes unrhyw ardaloedd dynodedig ar gyfer amddiffyn gwarchodfeydd dŵr yn agos i'r Cynllun.

- 8.12 Byddai effeithiau posibl o ganlyniad i'r gwaith adeiladu, gan gynnwys dŵr ffo wyneb neu ddŵr ffo sy'n cynnwys gwaddodion, a gollyngiadau damweiniol, yn cael eu lliniaru trwy weithredu arferion gorau'r diwydiant, a ddisgrifir yn y Cynllun Rheoli Amgylcheddol Cyn-Adeiladu (Pre-CEMP). Byddai gostwng lefelau dŵr daear dros dro i adeiladu rhan o drychiad ffordd yn cael effaith niweidiol fach ar lif nant fach.
- 8.13 Yn ystod cyfnod gweithredu'r Cynllun, disgwylir effeithiau niweidiol bach ar lif pedair nant fach yn sgil newidiadau lleol i ddraenio dŵr daear o ganlyniad i'r trychiadau ffordd. Disgwylir effeithiau niweidiol bach ar Afon Daulan (o ganlyniad i'w hailaliniol trwy gwlfert) a'r dŵr daear o dan y Cynllun (o ganlyniad i ymdreiddiad dŵr o ddraenio'r ffordd). Byddai dyluniad cwlfertau a'r system trin dŵr sy'n draenio'r ffordd yn lliniaru'r effeithiau lleol hyn cyn belled ag y bo'n ymarferol.
- 8.14 Yn gyffredinol, ni ddisgwylir i'r effeithiau ar yr amgylchedd dŵr o ganlyniad i adeiladu a gweithredu'r Cynllun arwain at unrhyw effaith niweidiol arwyddocaol.

Ecoleg a Chadwraeth Natur

- 8.15 Mae pum Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) o fewn 10km o'r Cynllun (Afonydd Cleddau; Blaenau Yerboston; Safleoedd Ystlumod Sir Benfro a Llynnoedd Bosherton; Sir Benfro Forol; a Bae ac Aberoedd Caerfyrddin), ac mae Ardal Gwarchodaeth Arbennig (AGA) o fewn 30km (Bae Caerfyrddin). O ganlyniad i agosrwydd y safleoedd hyn, mae Asesiad o'r Goblygiadau i Safleoedd Ewropeaidd (AIES) wedi cael ei gynnal ac mae Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (SIAA) wedi cael ei baratoi.
- 8.16 Hefyd, mae gwrychoedd ac ardaloedd coetir helaeth yr ystyrir eu bod yn werthfawr i fywyd gwylt. Dangosodd arolygon fod pathewod, moch daear a sawl rhywogaeth ystlumod yn bresennol, neu'n debygol o ddefnyddio'r ardaloedd cynefin y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt. Amlygwyd dyfrgwn a thylluanod gwynion yn ardal yr astudiaeth yn flaenorol hefyd. Yn ystod y cyfnod adeiladu, bydd angen trwyddedau

rhywogaeth a warchodir (a geir gan CNC) ar gyfer ystlumod, pathewod a moch daear cyn i'r gwaith ddechrau.

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

1. Amseru'r gwaith mewn ffordd sensitif, gan gynnwys clirio llystyfiant, i osgoi tarfu ar rywogaethau a warchodir ac adar;
2. Gwarchod ardaloedd cynefin bywyd gwyllt a lleihau difrod i llystyfiant presennol yn agos i'r gwaith gymaint â phosibl/osgoi difrod o'r fath;
3. Trawsleoli gwrychoedd addas i safleoedd derbynydd;
4. Arolygon cyn-adeiladu o ystlumod, pathewod, dyfrgwn a moch daear;
5. Cyfyngu ar oriau gweithio i leihau goleuo tasgau yn y nos i'r eithaf, yng nghyffiniau cyrsiau dŵr a llinellau hedfan allweddol ystlumod;
6. Mesurau rheoli llygredd a gwaddodion adeiladu; a
7. Chynllun Rheoli Rhywogaethau Goresgynnol i sicrhau nad yw rhywogaethau planhigion fel clymog Japan yn cael eu lledaenu y tu allan i'r ardaloedd gweithio.

8.18 Bydd y mesurau lliniaru canlynol yn cael eu cynnwys yn nyluniad y Cynllun i leihau graddau'r effeithiau ar ôl i'r ffordd agor, yn ystod ei chyfnod gweithredol:

1. Plannu i gynnal llinellau hedfan ystlumod, ffensys mamaliaid a thanffyrdd i annog mamaliaid i groesi o dan y ffordd;
2. Plannu coetir a gwrychoedd helaeth ledled ardal y Cynllun, gan gynnwys cynefin cyfnewid ar gyfer pathewod;
3. Byddai brochfeydd moch daear cyfnewid yn cael eu darparu pe byddai angen;
4. Mesurau rheoli i warchod cyrsiau dŵr rhag llygredd cysylltiedig â ffyrdd;
5. Gwelliannau bioamrywiaeth, gan gynnwys ardaloedd hau blodau gwyllt o fewn glaswelltir mewn ardaloedd mawr o'r Cynllun; a
6. Monitro effeithiolrwydd mesurau lliniaru ecolegol.

8.19 Ni ystyrir bod yr effeithiau yn ystod y cyfnod adeiladu ar yr holl dderbynyddion ecolegol a amlygwyd yn arwyddocaol. O ganlyniad i'r mesurau lliniaru sydd i'w gweithredu a'u cynnwys yn y dyluniad, ni fyddai'r effeithiau yn ystod gweithredu yn arwyddocaol.

Tirwedd a Golygfeydd

8.20 Mae tirwedd yr ardal yn wledig ac amaethyddol, gyda chaeau â gwrychoedd o'u hamgylch wedi'u britho â choetir. Mae ffordd osgoi Llanddewi Felfre yn mynd ar hyd llethrau gogleddol cefnen Llanddewi Felfre, tra bod rhan ganol y Cynllun yn mynd trwy Goed Ffynnon. Mae'r rhan orllewinol ar dir pori isel ychydig yn fryniog.

8.21 Mae ffordd osgoi Llanddewi Felfre yn mynd trwy dir bryniog mwy serth, sy'n golygu bod angen trychiadau ac argloddiau.

8.22 Mae'r dyluniad tirwedd ar gyfer y Cynllun yn cynnwys planhigfeydd a gwrychoedd a fydd yn integreiddio'r trychiadau, yr argloddiau, y strwythurau a'r ffordd gerbydau i leoliad y dirwedd, ar yr un pryd â sgrinio neu hidlo'r golygfeydd o'r traffig ar y Cynllun.

8.23 Byddai effeithiau cloddwaith mawr ar y dirwedd (sy'n newid y dirffurf ac yn symud gwrychoedd, coetir a choed presennol ymaith) yn lleihau'r ymdeimlad o lonyddwch mewn ardal wledig, ond dim ond i'r gogledd o gefnen Llanddewi Felfre ac yn agos iddi y canfyddir yr effeithiau hyn yn bennaf. Byddai hyn yn effaith niweidiol fawr yn ystod y cyfnod adeiladu a gaeaf Blwyddyn 1, ond erbyn haf Blwyddyn 15, byddai'r effeithiau niweidiol ar y dirwedd wedi'u lleihau i effaith niweidiol gymedrol. Byddai lleihau traffig ar yr A40 bresennol yn cael effaith fuddiol fach ar ardaloedd cymeriad tirwedd.

8.24 Rhagfynegir y bydd anheddau a llwybrau troed ar lethrau Cefnen Llanddewi sy'n wynebu'r gogledd yn profi amrywiaeth o effeithiau gweledol o rai niweidiol bach i rai niweidiol mawr iawn yn ystod y cyfnod adeiladu a gaeaf Blwyddyn 1, heb fesurau lliniaru. Yn sgil mesurau lliniaru, sy'n cynnwys glaswelltir newydd ar lethrau a lleiniau ymyl ffordd,

yn ogystal â phlannu gwrychoedd, coetir a phrysgwydd, bydd arwyddocâd yr effaith yn lleihau'n amlwg.

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

Archaeoleg a Threftadaeth Ddiwylliannol

- 8.26 Mae 123 o safleoedd treftadaeth ddiwylliannol o fewn ardal astudiaeth 500m y Cynllun. Byddai'r Cynllun yn arwain at ddifrod ffisegol, sy'n effaith fawr, i 23 o nodweddion treftadaeth sydd heb eu dynodi, gan gynnwys tri bwthyn a dyfrffos bosibl a 19 o safleoedd eraill a amlygwyd yn yr arolwg geoffisegol.
- 8.27 Byddai effaith gymedrol ar ddau dwmpath llosg, safle bwthyn ger Henllan a llinell yr hen ffordd Dwrpeg. Disgwylir effaith fach ar ddau ased; safle bwthyn a'r system gaeau ar draws yr ardal. Mae graddau'r effaith ar safleoedd eraill yn aneglur oherwydd diffyg gwybodaeth fanwl am natur oroesol y safleoedd, neu'r posibilrwydd o ddatblygu'r dyluniad i osgoi difrod.
- 8.28 Byddai effaith niweidiol ddibwys ar ddwy Heneb Gofrestredig, sef Caerau Gaer Rath a'r Ffordd Rufeinig i'r dwyrain o Fferm Bryn. Byddai effaith gadarnhaol fach ar ddau Adeilad Rhestredig Gradd II, sef Cofeb Ryfel Llanddewi Felfre a Chapel Bedyddwyr Ffynnon, a byddai effaith ddibwys ar chwe adeilad rhestredig arall.

Asedau Cymunedol

- 8.29 Byddai'r Cynllun yn mynd trwy dir amaethyddol gwledig yn bennaf o fewn aneddiadau Llanddewi Felfre, Arberth, Llanfallteg, Hendy-gwyn ar Daf a Chlunderwen. Mae manau addoli, siopau, ardaloedd chwarae, neuaddau pentref, swyddfeydd post, ysgolion, ysbytai a meddygfeydd yn y cyffiniau. Mae atyniadau i dwristiaid yn ardal y Cynllun yn cynnwys Parc Thema Oakwood, Cyrchfan Bluestone, The Grange, a Fferm Folly.

- 8.30 Ni fyddai cyfleusterau cymunedol nac atyniadau i dwristiaid yn cael eu colli yn ystod y cyfnod adeiladu ac ni fyddai effeithiau uniongyrchol arnynt. Byddai effeithiau anuniongyrchol ar Gapel Ffynnon a Chapel Bethel gan eu bod wedi'u lleoli'n agos i'r Cynllun. Byddai'r effeithiau hyn yn rhai dros dro ac yn cael eu lliniaru trwy gysylltu a chynllunio'r gweithgarwch adeiladu.
- 8.31 Byddai effeithiau'r cyfnod gweithredu yn gyfyngedig i newidiadau i lwybrau troed cyhoeddus a llwybr ceffylau, a newidiadau i lifoedd traffig ar lwybrau sy'n gwasanaethu cymunedau a chyfleusterau lleol. Byddai mynediad difodur i gyfleusterau cymunedol yn cael ei wella yn gyffredinol oherwydd y byddai llai o draffig yn defnyddio'r A40 bresennol, gan felly hwyluso croesi rhwng gogledd a de Llanddewi Felfre, ac yn sgil gwell rhwydwaith o lwybrau cerdded, beicio a marchogaeth gyda thanffyrdd yn croesi'r Cynllun mewn tri lleoliad.
- 8.32 Ni fyddai cyfleusterau cymunedol nac atyniadau i dwristiaid yn cael eu colli o ganlyniad i'r Cynllun. Ni fyddai'r gwaith adeiladu yn effeithio'n uniongyrchol ar fynediad i feddygfeydd, ysbytai, ysgolion cynradd, ysgolion uwchradd, siopau, cartrefi hen bobl, parciau, ardaloedd chwarae nac atyniadau i dwristiaid.
- 8.33 Byddai modd cyrraedd y cyfleusterau lleol hyn mewn car trwy'r rhwydwaith ffyrdd presennol, a fyddai'n aros ar agor yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu. Byddai'r Cynllun yn gwella hygyrchedd i rai cyfleusterau trwy wella llif traffig ar hyd yr A40. Byddai budd lleol tymor hir yn sgil mwy o fynediad i gyfleusterau o ganlyniad i'r Cynllun.

Ansawdd Aer

- 8.34 Mae asesiad sylfaenol o'r amodau ansawdd aer presennol yng nghyffiniau'r Cynllun ac asesiad o'r effeithiau ansawdd aer tebygol sy'n gysylltiedig ag adeiladu a gweithredu'r Cynllun wedi dangos bod y crynodiadau llygrwyr presennol yn ardal yr astudiaeth yn isel ac yn bodloni amcanion ansawdd aer. Nid oes unrhyw ardaloedd lle mae ansawdd aer yn wael. Gyda mesurau lliniaru priodol yn ystod y cyfnod

adeiladu, mae'n debygol na fydd y gweithgareddau sy'n cynhyrchu llwch ar y safle yn cael effaith arwyddocaol.

- 8.35 Aseswyd na fydd effeithiau posibl yn ystod cam gweithredol y Cynllun yn rhai arwyddocaol oherwydd bod crynodiadau llygrwyr wedi'u modelu ymhell islaw'r trothwy ansawdd aer. Fodd bynnag, byddai llawer o dderbynyddion yn gweld effaith fuddiol o ganlyniad i'r Cynllun.

Asesiad Amaethyddol

- 8.36 Byddai'r Cynllun yn golygu colli tua 27.4ha o dir amaethyddol yn barhaol. Ni ddangosir bod unrhyw ran o'r tir hwn o'r ansawdd gorau a mwyaf amlbwrpas. Mae hyn yn effaith fach ar adnodd o arwyddocâd uchel, sy'n arwain at effaith gyffredinol o arwyddocâd niweidiol bach. Dyluniwyd y Cynllun i leihau'r effaith ar dir amaethyddol i'r eithaf trwy osgoi hollti ac arwahanu lleiniau o dir yn ddiangen lle y bo'n bosibl.

- 8.37 Byddai'r Cynllun yn effeithio ar saith fferm. Bydd pob un yn profi newidiadau arwyddocaol o ran eu gweithrediadau dydd i ddydd, ond nid oes bygythiad i hyfywedd y daliadau na'r gallu i barhau i'w ffermio. Bydd tanffordd fferm yn cael ei darparu ar gyfer Pen-troydin-fâch, tra bydd Pen-troydin-fawr yn gallu defnyddio pont Llanfallteg Road i groesi'r Cynllun. Bydd llwybrau'n cael eu darparu i sicrhau mynediad parhaus i ffermydd a chaeau. Ym mhob achos, mae'r effaith o arwyddocâd niweidiol bach.

Sŵn a Dirgryniad

- 8.38 Cynhaliwyd arolygon sŵn yn ardal yr astudiaeth i sefydlu gwaelodlin ar gyfer asesu sŵn o'r Cynllun. Mae'r rhagfynegiadau effeithiau sŵn yn cynnwys effeithiau traffig sy'n symud o'r A40 bresennol i'r Cynllun.
- 8.39 Dangosodd yr asesiad nad oedd lefelau sŵn adeiladu yn ystod y gwaith adeiladu yn rhai arwyddocaol. Ni nodwyd unrhyw effeithiau sŵn gweithredol niweidiol arwyddocaol o'r asesiad.

- 8.40 Yn gyffredinol, dangosodd yr asesiad y rhagwelir y bydd y Cynllun yn arwain at effeithiau buddiol uniongyrchol parhaol arwyddocaol i gymuned Llanddewi Felfre yn y tymor byr a'r tymor hir, er y byddai'r rhai sy'n byw yn agos i'r ffordd osgoi arfaethedig yn dioddef lefelau sŵn uwch.
- 8.41 Dangosodd yr asesiad nad oedd lefelau dirgryniad adeiladu yn ystod y gwaith arfaethedig yn rhai arwyddocaol. Mae hyn wedi'i seilio ar y dybiaeth y byddai rholeri dirgryniol yn gweithredu'n ddigon pell oddi wrth dderbynyddion sensitif.
- 8.42 Ni ragwelir unrhyw effeithiau dirgryniad yn y ddaear yn ystod y cyfnod gweithredu oherwydd, yn unol â safonau adeiladu priffyrdd, byddai arwyneb y ffyrdd arfaethedig wedi'u huwchraddio yn llyfn heb unrhyw afreoleidd-dra sy'n ddigon mawr i gynhyrchu lefelau arwyddocaol o ddirgryniad yn y ddaear.

Pob Teithiwr

- 8.43 Byddai'r Cynllun yn effeithio ar sawl hawl dramwy gyhoeddus (ProW), a ddefnyddir yn bennaf gan gerddwyr ar gyfer hamdden anffurfiol. Byddai rhai o'r PRowS hyn yn cael eu cau dros dro yn ystod y cyfnod adeiladu, neu'n barhaol, a byddai gwyriadau'n cael eu darparu i gynnal cysylltedd. O ystyried y mesurau lliniaru hyn, ni ragwelir unrhyw effeithiau niweidiol arwyddocaol ar PRowS na llwybrau eraill.
- 8.44 Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai'r A40 bresennol, a'r rhan fwyaf o'r ffyrdd lleol sy'n croesi'r Cynllun neu'n cysylltu ag ef, yn aros ar agor, heblaw am rai cyfnodau cau dros nos neu ar y penwythnos. Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai rhai teithiau'n cymryd mwy o amser neu'n llai atyniadol, a gallai rhai pobl fod yn amharod i deithio oherwydd hynny. Ar ôl y cyfnod adeiladu, byddai rhai PRowS yn cael eu hadfer ar hyd eu haliniad gwreiddiol neu ar hyd eu llwybr dargyfeiriedig parhaol.
- 8.45 Byddai un llwybr ceffylau cyhoeddus newydd a dau lwybr troed cyhoeddus newydd yn cael eu creu yn rhan o'r Cynllun.

8.46 Gwasanaeth bws yw'r unig fath o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n gweithredu yng nghyffiniau'r Cynllun ar hyn o bryd, ac mae arosfannau bysiau wedi'u lleoli ar yr A40 bresennol yn y pentref. Byddai bysiau'n gadael y Cynllun wrth y cyffyrdd arfaethedig ac yn teithio trwy'r pentref gan ddefnyddio'r cyffyrdd arfaethedig. Bydd gwasanaethau bws yn gallu gweithredu fel y maent ar hyn o bryd ac ni fyddai unrhyw effeithiau'n deillio o'r Cynllun.

Deunyddiau

- 8.47 Amcangyfrifir y byddai cyfanswm o 370,000m³ o uwchbridd, dyddodion arwyneb a chraig yn cael eu cloddio yn ystod y cyfnod adeiladu; byddai'r cyfan yn cael ei aildddefnyddio o fewn ffiniau'r Cynllun (lle y bo'n addas i'w aildddefnyddio) heb achosi effeithiau annerbyniol ar y defnyddwyr terfynol a'r amgylchedd. Byddai aildddefnyddio deunydd sy'n cael ei gloddio o'r safle yn lleihau faint o ddeunydd crai a fyddai'n cael ei gludo i mewn i'r safle fel arall, ac yn lleihau'r gofyniad am waredu oddi ar y safle mewn cyfleuster gwastraff, gan felly leihau traffig ar ffyrdd cyhoeddus.
- 8.48 Byddai angen i oddeutu 50,000m³ o garreg a deunyddiau arwynebu'r ffordd gael eu cludo i mewn i adeiladu'r ffordd gerbydau. Nid yw'r rhain ar gael ar y safle, ond byddent yn dod o gyflenwyr lleol, lle y bo'n bosibl.
- 8.49 Yn ystod y cyfnod gweithredu, ni fyddai gofyniad arwyddocaol i gludo i mewn neu waredu deunyddiau heblaw am y rhai sy'n ofynnol ar gyfer gweithrediadau cynnal a chadw arferol, fel deunyddiau ailwynebu. Ni fyddai'r effeithiau ar ddeunyddiau yn ystod y cyfnod gweithredu yn arwyddocaol. Yn gyffredinol, ni ddisgwylir i'r effeithiau posibl ar yr adnoddau deunyddiau o ganlyniad i adeiladu a gweithredu'r Cynllun arwain at unrhyw effaith niweidiol arwyddocaol ar yr adnoddau deunyddiau.

Y Boblogaeth ac Iechyd Dynol

- 8.50 Gallai'r Cynllun ddylanwadu ar iechyd cymunedau o ganlyniad i newidiadau i benderfynyddion iechyd. Mae'r rhain yn ffactorau

amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sy'n dylanwadu ar iechyd a lles. Cynhaliwyd Asesiad o'r Effaith ar Iechyd i fodloni gofynion Rheoliadau Asesu Effeithiau Amgylcheddol 2017 a hefyd Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Cydraddoldeb 2010. Paratowyd Adroddiad Datblygu Cynaliadwy ("SDR") i helpu i ystyried y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, sy'n rhoi sylw pellach i faterion iechyd a chydraddoldeb (gweler adran 9 am ragor o wybodaeth am ddatblygu cynaliadwy).

- 8.51 Mae'r Cynllun wedi'i leoli mewn ardal wledig sydd â dwysedd poblogaeth isel, a chyfraddau is na'r cyfartaledd o amrywiaeth ethnig a chrefyddol. Mae gan Sir Benfro boblogaeth hŷn na chyfartaledd Cymru, gyda chyfran uwch o breswylwyr mewn grwpiau 50 oed a hŷn, a chyfran is o breswylwyr mewn grwpiau oed iau. Adlewyrchir hyn yn y gyfran uwch na'r cyfartaledd o breswylwyr sydd wedi ymddeol.
- 8.52 Mae diweithdra'n isel, ac mae'r gweithlu'n gymharol fedrus, yn enwedig yn ardal yr astudiaeth leol lle mae cyfran y preswylwyr oed gweithio sydd â chymhwyster lefel gradd yn uwch na'r cyfartaledd cenedlaethol.
- 8.53 Y sector cyflogaeth mwyaf yw gweinyddiaeth gyhoeddus, addysg ac iechyd, a'r sectorau amaethyddiaeth a thwristiaeth. Mae'r rhain yn darparu cyfran uwch o gyflogaeth na chyfartaledd Cymru.
- 8.54 Mae amddifadedd yn isel yn ardal yr astudiaeth leol. Ceir pocedi o amddifadedd uwch mewn ardaloedd trefol ledled Sir Benfro, gan gynnwys Penfro, Doc Penfro, Aberdaugleddau a Hwlfordd. Mae amddifadedd iechyd yn isel ar draws ardal yr astudiaeth hefyd, gyda rhai pocedi o amddifadedd uwch. Mae disgwyliad oes yn uwch na chyfartaledd Cymru, ac mae cyfraddau marwolaethau – gan gynnwys o ganser a chlefydau anadlol a chardiofasgwlaidd – yn is na'r cyfartaledd.
- 8.55 Mae lefelau uwch na'r cyfartaledd o yfed alcohol ac ysmegu, ond mae'r cyfraddau marwolaethau sy'n ymwneud ag alcohol a thybaco yn is na'r cyfartaledd. Mae cyfran yr oedolion sydd dros bwysau neu'n ordew

ychydig yn uwch na'r cyfartaledd, ond mae cyfran uwch na'r cyfartaledd o oedolion yn cyflawni'r lefel gweithgarwch corfforol a argymhellir.

- 8.56 Mae troseddu'n isel yn gyffredinol, heblaw am gyfraddau ymddygiad gwrthgymdeithasol a throseddau cyffuriau, sy'n uwch na'r ffigurau ar gyfer Cymru a Lloegr.
- 8.57 Nid oedd yr Asesiad o'r Effaith ar Iechyd wedi amlygu unrhyw effeithiau niweidiol arwyddocaol ar iechyd o ganlyniad i'r Cynllun yn ystod y cyfnodau adeiladu na gweithredu. Fodd bynnag, amlygwyd mân ganlyniadau buddiol i iechyd yn sgil llai o sŵn mewn ardaloedd preswyl a chysylltiad â llygrwyr aer. Rhagwelir y bydd cyflogaeth, buddsoddiad a hyfforddiant yn ystod y cyfnod adeiladu, a gwelliannau i hygyrchedd gwasanaethau a chostau teithio is yn ystod y cyfnod gweithredu yn arwain at fuddion iechyd a lles economaidd-gymdeithasol. Mae'r effeithiau ar ffitrwydd corfforol a hydreddedd yn debygol o fod yn niwtral, at ei gilydd.
- 8.58 Ni amlygwyd unrhyw effaith anghymesur benodol ar unigolion na grwpiau yn seiliedig ar eu rhywedd, hil, ethnigrwydd, crefydd, cyfeiriadedd rhywiol na dewisiadau rhywiol.

Newid yn yr Hinsawdd

- 8.59 Gallai'r Cynllun ddylanwadu ar yr hinsawdd, felly cwblhawyd asesiad o'r newid yn yr hinsawdd yn rhan o'r ES. Mae'r asesiad yn mynd i'r afael ag effeithiau posibl y Cynllun ar allyriadau nwyon tŷ gwydr; cydnerthedd i ymdopi â chanlyniadau'r newid yn yr hinsawdd; ac effeithiau cyfunol y newid yn yr hinsawdd, sy'n gwerthuso effaith gyfunol y datblygiad arfaethedig ac effeithiau posibl y newid yn yr hinsawdd ar yr amgylchedd derbyn yn ystod adeiladu a gweithredu.
- 8.60 Amlygodd yr asesiad o nwyon tŷ gwydr y bydd cynnydd mewn allyriadau sy'n gysylltiedig â'r Cynllun ar hyd oes gyfan y Cynllun, a bod y mwyafrif (97.6%) yn cael eu hachosi gan gerbydau sy'n defnyddio'r ffordd tra bydd yn gweithredu. Mae'r cynnydd mewn allyriadau defnyddwyr yn

deillio o gynnydd mewn cyflymder cyfartalog a chynnydd bach yn y pellter teithio o ganlyniad i aliniad y ffyrdd. Mae allyriadau'n gysylltiedig ag adeiladu a gweithredu'r Cynllun hefyd. Dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd, disgwylir i gyfanswm yr allyriadau o adeiladu, gweithredu a defnyddio'r ffordd gynyddu 8.4% o gymharu â phe na byddai'r Cynllun yn cael ei adeiladu.

8.61 Nid oedd yr asesiadau cydnerthedd i ymdopi â chanlyniadau'r newid yn yr hinsawdd ac effeithiau cyfunol y newid yn yr hinsawdd wedi amlygu unrhyw risgiau arwyddocaol yn gysylltiedig â'r newid yn yr hinsawdd. Ymdrinnir â risgiau posibl sy'n gysylltiedig â llifogydd trwy fesurau lliniaru yn y dyluniad.

Effeithiau Cronnol

8.62 Effeithiau cronol yw'r rhai sy'n effeithio ar dderbynyddion ond sy'n deillio o nifer o wahanol ffynonellau. Gallai'r rhain fod o'r Cynllun (Effeithiau Cronnol Math i); er enghraifft, sŵn ac effaith weledol o draffig ar y Cynllun. Fel arall, gallai effeithiau cronol godi o ddau neu fwy o ddatblygiadau ar wahân, er enghraifft, y Cynllun a datblygiad tai cyfagos (Effeithiau Cronnol Math ii). Mae'r asesiad wedi dangos y byddai nifer o effeithiau cronol buddiol a niweidiol posibl yn codi yn ystod cyfnod adeiladu'r Cynllun ac ar hyd ei oes.

8.63 O ran effeithiau Math (i), mae'r asesiad wedi dangos y byddai'r bobl hynny sy'n byw yn agos i gefnffordd bresennol yr A40 neu sy'n defnyddio PRoW yn y cyffiniau yn gweld newidiadau buddiol o ran sŵn, ansawdd aer a newid gweledol, tra bod posibilrwydd y gallai pobl eraill sy'n byw yn agos i'r Cynllun neu'n defnyddio PRoW yn agos i'r Cynllun weld newidiadau niweidiol. Yn gyffredinol, mae effaith gronol hyn yn effaith fuddiol arwyddocaol.

8.64 Gallai effeithiau Math (ii) (y Cynllun gyda datblygiadau arfaethedig eraill) arwain at drefoli'r lleoliad gwledig yn gynyddol, o bosibl. Mae adolygiad o geisiadau cynllunio a chaniatadau ar gyfer 'gwaith datblygu arall' wedi dangos mai nifer fach yn unig a allai achosi effeithiau cronol Math (ii).

O'r rhain, gallai nifer fach arwain at effeithiau cronol o ran traffig, ansawdd aer a sŵn os bydd gwaith adeiladu ar fwy nag un safle yn cyd-daro. Byddai'r effeithiau'n rhai bach gyda risg isel o gyd-daro.

Crynodeb o'r effeithiau amgylcheddol tebygol

- 8.65 Byddai'r Cynllun yn darparu gwell ffordd gerbydau wedi'i dylunio a'i hadeiladu yn unol â safonau presennol gyda chyfleoedd da i oddiweddyd.
- 8.66 Bydd ffyrdd ymyl a llwybrau beicio yn darparu mynediad lleol i eiddo preswyl, ffermydd a chaeau, gyda llwybrau mwy diogel a mwy deniadol i feicwyr, cerddwyr a marchogion.
- 8.67 Amcangyfrifir y bydd cryn dipyn yn llai o draffig cerbydol yn teithio trwy bentref Llanddewi Felfre, sy'n golygu y bydd croesi'r ffordd a cherdded, beicio a marchogaeth trwy'r pentref yn fwy diogel.
- 8.68 Mae'r asesiadau amgylcheddol wedi dod i'r casgliad y byddai rhai effeithiau buddiol a niweidiol ar yr amgylchedd lleol o ganlyniad i'r Cynllun. Lle yr amlygwyd effeithiau niweidiol, byddai'r rhain yn cael eu lliniaru, lle y bo'n ymarferol, yn rhan o'r dyluniad. Mae'r mesurau lliniaru wedi cael eu datblygu ar y cyd â'r cyrff amgylcheddol statudol, tirlfeddianwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill.
- 8.69 Dyluniwyd y Cynllun gan ddilyn egwyddorion cynaliadwyedd, a byddai'n ailddefnyddio deunyddiau wedi'u cloddio o fewn y Cynllun. Mae mesurau i warchod cyrsiau dŵr, gan gynnwys pedwar cronbwl, wedi cael eu cynnwys yng nghynigion y Cynllun i leihau risgiau llygredd yn ystod adeiladu a gweithredu i'r eithaf.
- 8.70 Dyluniwyd y mesurau lliniaru i adlewyrchu cymeriad tirwedd yr ardal, i ddarparu rhywfaint o sgrinio gweledol, lliniaru ecolegol a gwelliant. Mae'r ES hefyd yn ystyried effeithiau'r Cynllun ar y cyd â datblygiadau arfaethedig eraill yn yr ardal, ac mae'n dod i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau cronol arwyddocaol.

9. Datblygu Cynaliadwy

- 9.1 Mae'r Cynllun hwn wedi cael ei ddatblygu gan ystyried gofynion y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac mae Adroddiad Datblygu Cynaliadwy wedi cael ei gynhyrchu a bydd yn cael ei gyhoeddi cyn yr Ymchwiliad.
- 9.2 Bydd tystiolaeth yn cael ei chyflwyno sy'n archwilio i ba raddau yr oedd datblygiad y Cynllun wedi dilyn yr egwyddor datblygu cynaliadwy sydd wedi'i hamlinellu bellach yn y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, gan ddod i'r casgliad bod dyluniad terfynol y Cynllun wedi cyd-fynd â'r pum ffordd o weithio. Bydd tystiolaeth hefyd yn cael ei chyflwyno sy'n dangos sut y byddai'r Cynllun yn cyfrannu at saith nod llesiant y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac yn cyflawni nodau llesiant Llywodraeth Cymru a amlinellir yn Ffyniant i Bawb, yn ogystal â'r holl amcanion llesiant eraill perthnasol, gan gynnwys rhai Cyngor Sir Penfro, sef y Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus Lleol perthnasol.
- 9.3 I grynhoi, mae'r Cynllun yn hanfodol i atal y problemau presennol a'r problemau a ragfyneir ar yr A40 rhag digwydd neu waethygu, gan sicrhau bod y ffordd strategol hon sy'n bwysig yn genedlaethol yn gallu parhau i gyfrannu at economi, cymdeithas, diwylliant ac amgylchedd Cymru mewn ffordd gadarnhaol.
- 9.4 Trwy elwa o ddyluniad a datblygiad y Cynllun yn unol â'r pum ffordd o weithio a argymhellir gan y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, byddai'r datblygiad yn helpu i sicrhau ffyniant, cydnerthedd, iechyd a chydlyniant cymunedol cymunedau lleol yn y tymor hir, er budd cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.
- 9.5 Mae tystiolaeth yn dangos y byddai'r Cynllun yn: gwella diogelwch ar y ffyrdd; lleihau faint o draffig sy'n teithio trwy'r gymuned leol yn gyffredinol, gan leihau hollti cysylltiedig, llygredd aer a sŵn; gwella dibynadwyedd amser siwrneiau a chyfleoedd i oddiweddyd; a chynyddu cydnerthedd y rhwydwaith.

- 9.6 Disgwylir i'r Cynllun hefyd arwain at rai effeithiau amgylcheddol niweidiol, gan gynnwys cynnydd bach mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, o gymharu ag allyriadau rhagamcanol heb y Cynllun. Byddai'r ymagwedd at adeiladu yn defnyddio adnoddau'n effeithlon ac yn darparu cyfleoedd cyflogaeth, gan gynnwys ymrwymïadau i gyflogi gweithwyr lleol a hyfforddi pobl leol.
- 9.7 Er y cydnabyddir effeithiau posibl y Cynllun, mae'r rhain wedi'u cydbwysu â chyfleoedd sy'n cyd-fynd yn dda â'r nodau llesiant cenedlaethol a'r amcanion llesiant lleol perthnasol, ac mae tîm y prosiect wedi gweithio mewn ffordd gynaliadwy, ac yn parhau i wneud hynny.
- 9.8 At ei gilydd, disgwylir i'r Cynllun helpu Llywodraeth Cymru a chyrrff cyhoeddus eraill perthnasol i gyflawni eu dyletswyddau llesiant trwy gyfrannu at wella'r economi, cymdeithas, diwylliant a'r amgylchedd.
- 9.9 Felly, ystyrir bod y cynigion yn cynrychioli datblygiad cynaliadwy o fewn diffiniad y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

10. Gwrthwynebiadau, Cynrychiolaethau a Chefnogaeth

10.1 Derbyniwyd 34 gwrthwynebiad (tynnwyd chwech yn ôl hyd yma), pum cynrychiolaeth a 14 llythyr cefnogaeth ynglŷn â'r Gorchmynion drafft ar gyfer y Cynllun hwn.

11. Caffael Tir a Digolledu

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

11.2 Byddai angen cyfanswm o oddeutu 35.9 hectar o dir ar y Cynllun. Byddai angen oddeutu 0.4 hectar o dir dros dro i ymgymryd â'r gwaith adeiladu a gweithrediadau rheoli traffig dros dro.

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

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

11.5 Byddai un eiddo preswyl, a adwaenir fel Bwthyn Trefangor, yn cael ei ddymchwel o ganlyniad i'r Cynllun. Mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi caffael Bwthyn Trefangor o dan ddarpariaethau malltod.

11.6 Nid yw lefelau digolledu yn cael eu hystyried mewn Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus. Byddai'r materion hyn yn cael eu trin pe byddai Gweinidogion Cymru, ar ôl ystyried Adroddiad yr Arolygydd, yn penderfynu gwneud y Gorchmynion a bod Hysbysiadau i Drin a Chael Mynediad i dir yn cael eu rhoi. Yna, byddai digolledu'n cael ei drafod gan Asiantaeth y Swyddfa Brisió, sy'n gweithredu ar ran Llywodraeth Cymru.

Os na ellir dod i gytundeb, gallai'r partïon yr effeithir arnynt gyfeirio eu hachos at yr Uwch Dribiwnlys (Siambwr Tiroedd) i'w benderfynu.

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