

**THE WELSH MINISTERS (THE LONDON TO FISHGUARD TRUNK ROAD (A40)  
(PENBLEWIN TO REDSTONE CROSS IMPROVEMENT)) COMPULSORY  
PURCHASE ORDER 202-**

**STATEMENT OF REASONS**

**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 (TEN-T), as it is part of a strategic route between Ireland, South Wales, the 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 Penblewin to Redstone Cross Improvements (hereafter referred to as “the Scheme”) comprise:
- The draft Line and De-Trunking Order, already 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  - The draft Side Roads Order, already published, to stop up lengths of superseded trunk road and to stop up, improve, create or alter other roads, footpaths, cycle routes, bridleways and private accesses.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, now published, to provide for the acquisition of land and rights required for the construction and maintenance of the Scheme.
- (Collectively referred to as “the draft Orders”)
- 1.3. An Environmental Statement (ES) has been prepared in association with the above draft Orders and is available for inspection at the locations outlined in section 9.5 of this Statement of Reasons. 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 (as amended), a Statement to Inform an Appropriate Assessment (SIAA) has been prepared on the possible impacts associated with the Scheme on the following European designated sites for nature conservation:
- Cleddau Rivers Special Area of Conservation (SAC),
  - Pembrokeshire Marine SAC

- Pembrokeshire Bat Sites and Bosherton Lakes SAC,
  - Limestone Coast of South West 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.
- 1.8. The draft Orders and supporting ES for this Scheme are separate to those draft Orders for the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements which were subject of a Public Local Inquiry that commenced on 10 March 2020 and closed on 19 March 2020.

## **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. 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 junction at Redstone Cross is below modern design standards. Poor visibility and substandard junction layout can lead to severe road accidents. A fatality occurred at the junction in 2018.

- 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 mix of traffic types which use the road contribute to journey time unreliability, driver frustration, risky manoeuvres and collision incidents.
- 2.8. 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, and 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 the TRFP<sup>1</sup> 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:

---

<sup>1</sup> Welsh Government's Trunk Road Forward Programme 2002

- Penblewin – Slebech Park
  - Llanddewi Velfrey – Penblewin
- 3.6. The first of these projects, Penblewin - Slebech Park, was completed in March 2011.
- 3.7. 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.”*
- 3.8. 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. This included the appraisal of options at Redstone Cross.
- 3.9. In 2017, attendees at the Public Information Exhibition for the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements expressed their support for further improvements to the A40 between Penblewin and Redstone Cross.
- 3.10. In August 2018, the Cabinet Secretary for Economy and Transport, Ken Skates AM, confirmed in writing to the Senior Coroner in response to the inquest into the death of a driver joining the A40 at Redstone Cross, that investigations would be commenced to look at improving junction safety and providing more safe overtaking opportunities along the length of the A40, which includes improvements at Redstone Cross.
- 3.11. In January 2019, Arup (supported by RML), began investigating the problems and developed potential effective solutions to address the transport related problems along the A40 between Penblewin Roundabout and Redstone Cross for the Welsh Government. A WelTAG study reviewed the issues along the A40 Penblewin to Redstone Cross and determined the problems and objectives are compatible with those from the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements.
- 3.12. The concern for safety between Penblewin and Redstone Cross is of significance for this Scheme, with particular concern for safety at Redstone Cross junction. In addition, the study identified 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; 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 for the Scheme, from an environmental perspective, 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) Environment (Wales) Act 2016;
- 2) Historic Environment (Wales) Act 2016;
- 3) Planning (Wales) Act 2015;
- 4) Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015;
- 5) Active Travel (Wales) Act 2013;
- 6) Conservation of Habitats and Species Regulations 2017;
- 7) Climate Change Act 2008;
- 8) Natural Environment and Rural Communities Act 2006;
- 9) Human Rights Act 1998;
- 10) Wildlife and Countryside Act 1981 (as amended);
- 11) Highways Act 1980;
- 12) Prosperity for All – The National Strategy 2017;
- 13) Prosperity for All: A Low Carbon Wales 2019;
- 14) Taking Wales Forward 2016;
- 15) National Transport Plan for Wales 2010 and its Finance Plan 2015, 2017, 2018;
- 16) Green Corridors on the Welsh Government Trunk Road and Motorway Network 2018 and Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan 2004;
- 17) Wales Infrastructure Investment Plan 2012;

- 18) Economic Renewal, A New Direction 2010;
- 19) One Wales: One Planet 2009;
- 20) One Wales: Connecting the Nation – The Wales Transport Strategy 2008;
- 21) Trunk Road Forward Programme 2002, 2004 and 2008;
- 22) Environment Strategy for Wales 2006;
- 23) Wales – A Vibrant Economy November 2005;
- 24) The Wales Spatial Plan 2008 Update;
- 25) Planning Policy Wales Edition 10 2018;
- 26) Technical Advice Note 18: Transport 2007;
- 27) Technical Advice Note 24: The Historic Environment 2017;
- 28) Technical Advice Note 23: Economic Development 2014;
- 29) Technical Advice Note 5: Nature Conservation and Planning 2009;
- 30) Technical Advice Note 15: Development and Flood Risk 2004;
- 31) Technical Advice Note 11: Noise 1997;
- 32) Joint Transport Plan for South West Wales 2015;
- 33) South West Wales Tourism Strategy 2004;
- 34) Pembrokeshire County Council Local Development Plan 2013;
- 35) Pembrokeshire Coast National Park Authority Local Development Plan 2010;
- 36) Pembrokeshire Destination Management Plan 2013.

- 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 produced in respect of the A40 consider how improvements to the A40 would contribute towards the well-being goals, objectives and ways of working.

Active Travel (Wales) Act 2013

- 4.6. The Active Travel (Wales) Act 2013 places a legal requirement on 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 WG 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.

- 4.7. 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.

#### Climate Change Act 2008

- 4.8. The Act imposes a duty on the Secretary of State to reduce UK wide greenhouse gas emissions in 2050 to a level which is at least 80% below the level of emissions in 1990. It also obliges the Secretary of State to set carbon budgets for successive five-year periods and to prepare proposals and policies for meeting those carbon budgets. Part 2 of the Act establishes the Committee on Climate Change.

#### Highway Act 1980

- 4.9. The Scheme is being promoted and would be constructed using the powers of the Welsh Ministers as Highway Authority in accordance with the Highways Act 1980. These powers were transferred to the Welsh Ministers by virtue of the National Assembly for Wales (Transfer of Functions) Order 1999 and the Government of Wales Act 2006.
- 4.10. The Welsh Ministers derive statutory authority to construct a new highway or improve an existing highway under sections 24 and 62 of the Highways Act 1980 respectively. All other ancillary powers required to construct the new section of trunk road, de-trunk parts of the existing trunk road and stop-up, alter, improve and construct highways, public rights of way and private means of access etc. would be exercised through the making of statutory orders. The powers relied upon by the Welsh Ministers are cited in these statutory orders and are published in draft alongside a draft compulsory purchase order which, if made, would enable Welsh Ministers to acquire all land and rights over land necessary for the construction and operation of the proposals.

#### Prosperity for All – The National Strategy 2017

- 4.11. The Welsh Government's National Strategy outlines its long-term aim to build a Wales that is prosperous and secure, healthy and active, ambitious and learning, and united and connected.

#### Prosperity for All: A Low Carbon Wales 2019

- 4.12. Prosperity for All: A Low Carbon Wales sets the foundations for Wales to transition to a low carbon nation and works within the context of the Environment (Wales) Act 2016 which requires Welsh Government to reduce emissions of greenhouse gases in Wales by at least 80% for the year 2050. It also sets a target that the Welsh Government should seek to achieve a carbon neutral public sector by 2030. This plan identifies measures for how Welsh Government plans to meet the first carbon budget (2016-20).
- 4.13. On 29 April 2019, the Welsh Government declared a climate emergency in Wales to draw attention to the magnitude and significance of the latest evidence from the Intergovernmental Panel on Climate Change and highlighting the recent climate protests across the UK.

- 4.14. The announcement referred to Prosperity for All: A Low Carbon Wales (published the previous month) and stated that this Plan sets the policies and proposals intended to meet the 2020 carbon emission targets. The statement referred to the Welsh Government's previously set targets in 2017, reaffirming the commitment to achieving a carbon neutral public sector by 2030. The Welsh Government stated that the next plan, which will set measures to meet emissions reduction targets by 2021-26, was being prepared and must go further and faster.

Taking Wales Forward 2016

- 4.15. Taking Wales Forward sets out the government's programme to drive improvement in the Welsh economy and public services, delivering a Wales which is prosperous and secure, healthy and active, ambitious and learning, united and connected.
- 4.16. The measures include for improvements to the A40 in West Wales and as part of its 'United and Connected' commitments.

National Transport Plan for Wales 2010 and its Finance Plan 2010, 2015, 2017, 2018

- 4.17. Published in 2015 by the WG, the National Transport Finance Plan followed the National Transport Plan 2010 to list the Schemes the WG sought to deliver across the different areas of transport policy for which it is responsible. The 2018 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.
- 4.18. A scheme to improve the A40 between St Clears and Haverfordwest is detailed in the plan under reference NEW 2. The scheme is described as 10.8km of improved (2+1) configuration) highway between St Clears and Haverfordwest.

Green Corridors on the Welsh Government Trunk Road and Motorway Network 2018 and Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan 2004

- 4.19. The Welsh Government, as the Highway Authority for trunk roads in Wales, has direct responsibility for the maintenance, improvement and development of the trunk road and motorway network for Wales. Under the Countryside and Rights of Way (CRoW) Act 2000, the Welsh Government has a duty to have regard for the conservation of biodiversity in its work.
- 4.20. The Welsh Government Transport Directorate is already incorporating biodiversity into its work, and the TREBAP<sup>2</sup> contributed to this ongoing process.
- 4.21. TREBAP set out eleven Habitat Action Plans and seventeen Species Action Plans some of which are directly relevant to the Scheme. The Green Corridors on the Welsh Government Trunk Road and Motorway Network initiative will deliver against the Economic Action Plan<sup>3</sup>, creating a sustainable economy

---

<sup>2</sup> Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan (TREBAP) (Welsh Assembly Government, 2004b) (TREBAP)

<sup>3</sup> Prosperity for All: Economic Action Plan 2017



and promoting the economic, cultural, social and environmental well-being, and enhancing people's quality of life in Wales.

- 4.22. Over a five-year period, the initiative will deliver a programme of work and activities such as tree planting to improve structure and age range of the planted area and introducing wildflower areas or improving the diversity of existing areas.

#### Wales Infrastructure Investment Plan 2012

- 4.23. The Wales Infrastructure Investment Plan for Growth and Jobs (WIIP) is designed to prioritise, scope and coordinate delivery of the Welsh Government's major infrastructure investments, whilst improving the long term economic, social and environmental well-being of people and communities in Wales.
- 4.24. The Plan, through Chapter 1, sets a number of high level investment priorities including: 'Improving transport links, particularly East-West transport links in both North and South Wales'. This priority is further explored through Chapter 2 of the Plan which outlines an aim to secure the most out of the existing road network through well planned maintenance and upgrades to ensure the road network operates more efficiently by:
- a) Prioritising investments which contribute to economic growth – addressing urban congestion and improving access to key areas, and by improving the capacity and reliability of our key east-west corridors.
  - b) Being more agile in our approach to developing solutions to underlying problems to address problems that people face every day.
- 4.25. The A40 forms one of the key east-west corridors and the Plan recognises the importance of the route.

#### Economic Renewal, A New Direction 2010

- 4.26. Economic Renewal, A New Direction was published in July 2010. It sets out the role that the Welsh Government can play in providing the best conditions and framework to enable the private sector to grow and flourish. Part 3 of the document encourages investment in high quality and sustainable infrastructure to underpin economic growth. People, business and communities need to be well connected within and beyond Wales to have access to the right facilities and services where they live and work. Investors and indigenous businesses must be able to count on communications, transport, energy and other infrastructure necessary for 21<sup>st</sup> century enterprise.

#### One Wales: One Planet 2009

- 4.27. One Wales: One Planet was first launched by the Welsh Government in May 2009. This document sets out the objectives to achieve the goal of sustainable development. One Wales: One Planet defines sustainable development as 'enabling all people throughout the world to satisfy their basic needs and enjoy a better quality of life without compromising the quality of life of future generations.'

#### One Wales: Connecting the Nation – The Wales Transport Strategy 2008

- 4.28. 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.

Trunk Road Forward Programme 2002, 2004 and 2008

- 4.29. The aim of the WG'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'.

Wales – A Vibrant Economy 2005

- 4.30. Wales – A Vibrant Economy was published in November 2005 and is the strategic framework for economic development in Wales. The main vision of the document is to create; 'a vibrant Welsh economy delivering strong and sustainable economic growth by providing opportunities for all.'

The Wales Spatial Plan 2008 Update

- 4.31. Ultimately, through provisions in the Planning (Wales) Act 2015 the Wales Spatial Plan (WSP) will be replaced by the National Development Framework (NDF) when published, however the current programme suggests publication in 2020 and therefore the WSP remains relevant to this assessment.
- 4.32. The Scheme is located in 'Pembrokeshire – The Haven' as defined by Chapter 18 of the WSP. The vision for this area is 'a network of strong communities supported by a robust, sustainable, diverse high value-adding economy underpinned by the Area's unique environment, maritime access and internationally important energy and tourism opportunities'.
- 4.33. Improvements to transport links and economic infrastructure is identified as a key strategic priority which will contribute to achieving the above vision. Furthermore, the WSP recognises that 'the A40 road link between the M4 and the Area's port is designated in the Assembly Government's forward trunk road programme. Improvements to the A40 are being made with the current scheme of bypasses. The need for further investment will be kept under review.'

Planning Policy Wales Edition 10 2018

- 4.34. In the context of transport schemes, PPW10 recognises that a prosperous Wales can be promoted through the development of modern and connected infrastructure and that in order for cohesive communities to be created, they need to be well-connected.

- 4.35. PPW10 notes the key role transport infrastructure such as trunk roads and motorways play for national and international connectivity. Access to jobs and services through shorter, more efficient and sustainable journeys should be enabled through the planning system; with new infrastructure as a means of achieving this.

Technical Advice Note 18: Transport 2007

- 4.36. TAN 18 (Welsh Assembly Government, 2007) encourages an efficient and sustainable transport system as a requirement for modern society. It states that to achieve a more sustainable pattern of development it is necessary to understand the interactions and linkages between land use and transport and devise integrated strategies, objectives and policies at the national, regional and local levels.

Joint Transport Plan for South West Wales 2015

- 4.37. 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.
- 4.38. 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

- 4.39. 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

- 4.40. The need for significant investment in transport infrastructure is identified within the Plan, for example dualling the A40 and improving the A477. The adjacent Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvements is identified under Policy GN.39 'Transport Routes and Improvements'.
- 4.41. The plan identifies a number of housing and employment allocations within and around Narberth, Clarbston 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.

- 4.42. Pembrokeshire County Council is currently preparing a replacement Local Development Plan (LDP2) 2021-2033. It is anticipated that the LDP2 would be adopted in late summer or autumn 2021 (indicative timescale).
- 4.43. Within the Deposit Plan, Narberth is described as a rural, market town, forming a key settlement within Pembrokeshire. The town has a Service Centre, employment and tourism functions. Narberth is also referred to as a key retail and leisure town with a 'niche retail offer that attract visitors from a wide catchment area'. Of key relevance to the study, a new allocation is identified of 1.97ha of land for an older persons' care facility off Redstone Road and changes have been made to the allocation boundary of a residential allocation to the north-west of Narberth.

#### Pembrokeshire Coast National Park Local Development Plan 2010

- 4.44. In general, although not promoting large scale growth in the same way as the Pembrokeshire County LDP, the Plan is supportive of wider growth outside of the National Park and in turn recognises the importance of strategic road routes as a fundamental means of access to the Park. The A40 functions as a key east-west strategic link and provides a key connection to Pembrokeshire Coast National Park.
- 4.45. Pembrokeshire Coast National Park Authority is currently preparing a replacement Local Development Plan (2018-2031). A consultation was held on the Matters Arising Changes , which closed on 13 March 2020. The Deposit LDP states that the strategy for the National Park is to improve accessibility and promote it by appropriate means for the people who work, live, rest and play in the National Park whilst reducing the need to travel by car.

## **5. CONSULTATIONS**

- 5.1. A series of Public Information Exhibitions have been held during the development of the Scheme to inform the public and to seek their views. Exhibitions were held in April 2019 over a two-day period at Llanddewi Velfrey Village Hall; a one-day exhibition at Bloomfield House, Narberth, and Queen's Hall, Narberth in May 2019 and a one-day exhibition at the Queen's Hall Narberth in December 2019 respectively. A total of 105 people attended the exhibitions in April, 170 people attended the exhibitions in May, and 108 people attended the exhibitions in December.
- 5.2. A consultation was undertaken between July 2019 and September 2019 regarding the route options (1A, 1B, 2A and 2B), enhancements that could be made to the preferred solution (2B), and active travel measures that could be potentially incorporated during the preliminary assessment stage of the Scheme.
- 5.3. A total of 81 responses were received during the Consultation. This included 43 completed surveys, 17 partially-complete surveys, 13 email responses and 1 paper copy response. Feedback from this consultation was taken into account before publishing the Preferred Route in December 2019.
- 5.4. The Public Information Exhibitions held in May and April 2019 were held prior the publication of the Preferred Route (TR111). The Preferred Route (TR111) was presented at the December 2019 Public Information Exhibition. Issues

raised during these consultations were considered as the draft Orders were developed.

- 5.5. 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.
- 5.6. 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.
- 5.7. Scheme details were presented to the Design Commission for Wales and Pembrokeshire County Council. Their comments were considered in the development of the Scheme.
- 5.8. 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 wellbeing 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 improve the Redstone Cross Junction safety (including perceived safety) and 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. A 1.76km length of the A40 Trunk Road would be improved with two lanes provided in the westbound direction, to allow overtaking, and one lane provided in the opposite direction. The chainages (Ch) are marked on the General Arrangement plan in 100m divisions.
- 7.2. The Scheme would commence approximately 550 metres west of Redstone Cross (Ch 0+000), where the existing ascending A40 passes Sodston Lodge. The Scheme would leave the line of the existing A40 at Sodston Lodge and draw gradually to the south. At approximately Ch 0+400 the road would cross a small wooded watercourse on an embankment up to 4 metres high. It would then begin to descend on a gentle gradient for about 1km, entering a cutting up to 7 metres deep through the Redstone ridge at Ch 0+500. To the north side of the Scheme would be properties at Redstone Cross and to the south the Blaenmarlais Care Home. The B4313 Redstone Road would cross the A40 on a proposed bridge at Ch 0+570 and then join the detrunked A40 on the east side of Redstone Cross. The detrunked existing A40 road would become a local road extending from Redstone Cross to Penblewin roundabout.

- 7.3. From Ch 0+570 to Ch 0+800 the Scheme, still descending, would transition from cutting to embankment and continue the gentle left-hand curve to cross a small watercourse at around Ch0+860. Here the Scheme would gradually transfer from cutting to embankment to cross lower-lying land occupied by woodland. The embankment would continue eastwards, crossing a further two minor watercourses, with the Scheme entering a shallow right-hand bend which would continue to Ch.1+450. At Ch 1+400 the embankment would cease and the Scheme would continue east in a cutting up to 8m deep as it commences the climb towards Penblewin Roundabout at Ch 1+760, which is roughly at ground level.

Overbridge for the B4313 Redstone Road (Narberth to Bethesda)

- 7.4. The proposed bridge would carry the B4313 Redstone Road across the proposed trunk road (Ch 0+570), which at that point would be in a cutting up to 7m deep. The bridge would be sufficiently wide to carry the existing road with hardened verges to be consistent with the existing road width. The bridge would be a single span structure with abutments, constructed from concrete with precast concrete beams.

Penblewin roundabout

- 7.5. At Penblewin the Scheme would re-join the A40 trunk road at an enlarged roundabout. The enlarged roundabout would extend further north and west than the existing roundabout and would serve the A40 trunk road, the A478 and the trunk road link to the Penblewin Rest Area. In addition, a sixth arm would be required for a new short link to the detrunked A40 west to Redstone Cross.

## **8. THE CASE FOR COMPULSORY PURCHASE**

- 8.1. The draft Compulsory Purchase Order (CPO) is published under the Highways Act 1980 and the Acquisition of Land Act 1981. The draft CPO is published in association with the following draft Orders entitled:
- The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Redstone Cross Improvement and De-Trunking) Order 202-
  - The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Redstone Cross Improvement) (Side Roads) Order 202-
- 8.2. The CPO is required to ensure the timely acquisition of land and rights required for the Scheme and to enable the construction of appropriate environmental mitigation measures and alternative means of access to land affected by the proposed Scheme.
- 8.3. The CPO, if made, will alter the position of some access points. The draft Orders taken together (if made) would enable the construction of appropriate environmental mitigation measures and alternative means of access to land affected by the proposed Scheme.
- 8.4. The amount of land identified in the CPO for the Scheme is considered to be the minimum necessary to construct and subsequently operate and maintain the Scheme together with the provision and maintenance of the environmental

mitigation measures, which are necessary in order to avoid, reduce and remedy significant adverse effects.

- 8.5. In drawing up the proposals, regard has been given to the interference with the rights of all those with an interest in the land affected by the CPO and who would otherwise be affected by the Scheme.

## **9. POWERS TO CONSTRUCT THE SCHEME**

- 9.1. The Scheme would be authorised and constructed using the powers of the Welsh Ministers as Highway Authority in accordance with the Highways Act 1980 in conjunction with the Acquisition of Land Act 1981.
- 9.2. The powers to construct the new sections of trunk road and to de-trunk parts of the existing trunk road would be exercised through the making of 'The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Redstone Cross Improvement and De-trunking) Order 202-', already published in draft.
- 9.3. 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 exercised through the making of 'The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Redstone Cross Improvement) (Side Roads) Order 202-', already published in draft.
- 9.4. 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) and to construct new highways (under section 24 of the Highways Act 1980)..
- 9.5. This draft Compulsory Purchase Order, if made, will enable the Welsh Ministers to acquire all the land and rights over the land necessary for the proposed Scheme. In drawing up the proposed Scheme, regard has been given to the interference with the rights of all those with interests in the relevant lands and/or who would otherwise be affected by the Scheme.



## **10. DEPOSIT POINTS**

- 10.1. All available documents and information can be viewed on the project website: <https://gov.wales/a40-penblewin-redstone-cross>
- 10.2. Hard Copies of the draft Orders, accompanying plans and map, the ES, the NTS, Determination Notice and the Stage 3 Scheme Assessment Report, may be inspected free of charge at the deposit point listed below.
- 10.3. Please note that, due to Covid-19 social distancing restrictions, the documents deposited at the Queen's Hall can only be viewed by prior appointment. To arrange to view the documents, please contact the Scheme Public Liaison Officer.

### **Public Liaison Officer:**

Martin Gallimore

Tel: 07923 887119

Email: [a40enquiries@arup.com](mailto:a40enquiries@arup.com)

### **Deposit Point:**

Queen's Hall,  
44 High Street  
Narberth,  
SA67 7AS.

- 10.4. Additional copies of the published information may be obtained from the Welsh Government.

## **11. LODGING OBJECTIONS TO THE DRAFT COMPULSORY PURCHASE ORDER**

- 11.1. Any person wishing to support or object may do so by writing to the following address, quoting reference number qA1397254 and stating the grounds of objection:

Orders Branch, Transport,  
Department for Economic Infrastructure,  
Welsh Government,  
Cathays Park,  
Cardiff,  
CF10 3NQ.

- 11.2. Should you wish to support or object, your correspondence will be considered by the Project Team and we may need to consult with people and organisations outside the Welsh Government. As part of the process of consulting with others we may pass information to them, including information you have given to us and your personal data. We will however, only disclose your personal details where it is necessary to do so to enable us to deal with the issues raised. If you do not wish for certain personal data to be forwarded to third parties, you should state why when submitting your correspondence and the Welsh Ministers will copy the representations to the appropriate third parties with the name and address removed. Should the Scheme become the subject of a Public Local Inquiry (PLI), the correspondence will be seen by the Inspector to the PLI who may give them less weight as a result. All correspondence will be kept in the PLI Library and become publicly available.
- 11.3. Any objections, supports or suggested alternatives should be despatched to arrive no later than 28 August 2020.

## **12. DECISION PROCESS**

- 12.1. As part of the decision making process, the Welsh Ministers would consider all responses to the draft Orders and then decide whether to hold a Public Local Inquiry.
- 12.2. The decision as to whether or not to proceed to make the CPO and the associated Orders would then be taken by the Welsh Ministers after taking account of the findings and recommendations of the independent Inspector, should a Public Local Inquiry be held.
- 12.3. Should the CPO be made and the Scheme proceed to construction, the Welsh Ministers would, through their valuation agent, enter into negotiation with all affected landowners regarding compensation for the land and rights needed and where appropriate the carrying out of accommodation works on their retained land to mitigate the effect of the Scheme.

**11. CYFLWYNO GWRTHWYNEBIADAU I'R GORCHYMYN PRYNU  
GORFODOL DRAFFT**

11.1. Gall unrhyw un sy'n dymuno cefnogi neu wrthwynebu wneud hynny'n ysgrifenedig i'r cyfeiriad canlynol, gan ddyfynnu'r rhif cyfeirnod qA1397254 a chan nodi sail y gwrthwynebiad:

Y Gangen Orchmyniol, Trafnidiaeth,  
Adran Seilwaith yr Economi,  
Llywodraeth Cymru,  
Parc Cathays,  
Caerdydd,  
CF10 3NQ.

11.2. Fe baech yn dymuno gwrthwynebu neu gefnogi, caiff eich gohebiaeth ei hystyried gan Dim y Frosiect ac mae'n bosibl y bydd angen i ni ymgynghori â phobol a sefydliadau y tu allan i Lywodraeth Cymru. Fel rhan o'r broses o ymgynghori ag eraill, gallwch roi gwybodadaeth iddynt, gan gynnwys gwybodadaeth rydych chi wedi'i rhoi i ni, a'ch data personol. Fodd bynnag, dim ond lle y bydd angen datgelu eich manylion personol er mwyn ein galluogi i ddeilio â'r materion a godwyd. Os nad ydych am i ni anfon data personol penodol ymlaen at drydydd partion, dylech nodi pam wrth gyflwyno eich gohebiaeth a bydd Gweinidogion Cymru yn anfon eich gohebiaeth at y trydydd partion penodol gyda'ch enw a'ch cyfeiriad wedi'u dileu. Pe bai'r Cynllun yn dod yn destun Ymchwilad Lleol Cyhoeddus, bydd eich gohebiaeth yn cael ei gweld gan yr Arolygydd a fydd, efallai, yn rhoi llai o bwys iddi o ganlyniad. Bydd copiau o'r holl ohebiaeth yn cael eu cadw yn Llyfrgell yr Ymchwilad, a byddant ar gael i'r cyhoedd eu gweld.

11.3. Dylid anfon unrhyw wrthwynebiadau, sylwadau o gefnogaeth neu awgrymiadau ynglyn â dewisiadau amgen er mwyn iddynt gyrraedd erbyn 28 Awst 2020 man hwyrat.

**12. Y BROSES BENDERFYNU**

12.1. Fel rhan o'r broses benderfynu, byddai Gweinidogion Cymru yn ystyried pob un o'r ymatebion i'r Gorchmynion drafft ac yn a'n benderfynu p'un ai cynnal Ymchwilad Lleol Cyhoeddus.

12.2. Yna, byddai Gweinidogion Cymru yn benderfynu p'un ai bwrw ymlaen â gwneud y Gorchymyn Prynau Gorfodol a'r Gorchmynion cysylltiedig ai peidio a'r ôl ystyried canfyddiadau ac argymhellion yr Arolygydd annibynnol, pe bai Ymchwilad Lleol Cyhoeddus yn cael ei gynnal.

12.3. Pe bai'r Gorchymyn Prynau Gorfodol yn cael ei wneud a'r Cynllun yn mynd ymlaen i'r cam adaeladu, byddai Gweinidogion Cymru, drwy eu hasiant priso, yn dechrau trafod â'r holl dirfeddianwyr yr effeithir arnynt ynghylch iawndal am y tir a'r hawliau sydd eu hangen a, lle y bo'n briodol, ynghylch cyflawni'r adaeladwaith hwylustod ar y tir a gadwyd ganddynt er mwyn lliniaru effaith y Cynllun.

## 10. MANNAU ADNEUO

- 10.1. Gellir gweld yr holl ddogfennau a gwybodaeth sydd ar gael ar wefan y cynllun: <https://llyw.cymru/40-penblewin-i-groesffordd-maencoch>
- 10.2. Gellir gweld copïau o'r Gorchmynion drafft, y cynlluniau a'r map cysylltiedig, y Datganiad Amgylcheddol, y Crynodedb Annhechnegol, yr Hysbysiad Penderfynu a'r Adroddiad Aseu Cynllun Cam 3, yn rhad ac am ddim yn y man adneuo a rhestwyd o dan.
- 10.3. O achos cyfyngiadau cadw pellter cymdeithasol Covid-19, nodwch fod hi ddim yn bosib archwilio'r dogfennau yn Neuadd y Frenhines heb gymeradwyo ymaen llaw. I drefnu i archwilio'r dogfennau, cysylltwch gyda Swyddog Cyswilt y Cyhoedd y Cynllun os gwellwch yn dda.

### Swyddog Cyswilt y Cyhoedd:

Martin Gallimore  
Ffon: 07923 887119  
Epost: [a40enquiries@arup.com](mailto:a40enquiries@arup.com)

### Man Adneuo:

Neuadd y Frenhines,  
44 Stryd Fawr  
Arberth,  
SA67 7AS.

- 10.4. Gellir cael copïau ychwanegol o'r wybodaeth gyhoeddiedig gan Lywodraeth Cymru.

8.5. Wrth lunio'r cynigion, rhoddwyd ystyriaeth i amharu ar hawliau'r holl rai hynny sydd â buddiant yn y tîr sy'n cael ei effeithio gan y Gorchymyn Prynu Gortodol ac y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt fel arall.

## 9. PWERAU I ADEILADU'R CYNLLUN

9.1. Byddai'r Cynllun yn cael ei awdurdodi a'i adeiladu gan ddefnyddio pŵerau Gweinigion Cymru fel Awdurdod Prifffyrdd yn unol â Deddf Prifffyrdd 1980 yn unol a'r Ddeddf Caffael Tîr 1981.

9.2. Byddai'r pŵerau i adeiladadu'r rhannau newydd o gefnffordd a thynnu statws gefnffordd rhannau o'r gefnffordd presennol yn cael eu rhoi drwy wneud 'Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwau (yr A40) (Gweilliant Penblewin i Groestfordd Maencoch a Thynnu Statws Cefnffordd) 202-', sydd eisoes wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft.

9.3. Byddai'r pŵer i gau; newid; gwella prifffyrdd, hawliau tramwy cyhoeddus, a mynedfeydd preifat; ac adeiladu prifffyrdd, hawliau tramwy cyhoeddus, a mynedfeydd preifat newydd yn cael ei roi drwy'r 'Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwau (yr A40) (Gweilliant Penblewin i Groestfordd Maencoch) (Ffyrdd Ymyl) 202-', sydd eisoes wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft.

9.4. Fel yr Awdurdod Prifffyrdd ar gyfer cefnffyrdd yng Nghymru, mae gan Weinidogion Cymru rym i ymgymryd â gwella rhannau i'r gefnffordd presennol (o dan adran 62 Deddf Prifffyrdd 1980) ac i adeiladu prifffyrdd newydd (o dan adran 24 o'r Ddeddf Prifffyrdd 1980).

9.5. Bydd y Gorchymyn Prynu Gortodol ddrafft hwn, os caiff ei wneud, yn galluogi Gweinigion Cymru i gaffael yr holl dir a'r hawliau dros y tîr sy'n angenrheidiol ar gyfer y Cynllun arfaethedig. Wrth lunio'r Cynning arfaethedig, rhoddwyd ystyriaeth i amharu ar hawliau'r holl rai hynny sydd â buddianau yn y tîroedd perthnasol a/neu y byddai'r Cynllun yn effeithio arnynt fel arall.

- 8. YR ACHOS DROS BRYNU GORFODOL**
- 8.1. Cyhoeddi y Gorchymyn Pryn Gorfodol (CPO) drafft o dan Ddeddf Prifffordd 1980 a Deddf Caffael Tîr 1981. Cyhoeddi y Gorchymyn Pryn Gorfodol drafft mewn cysylltiad â'r Gorchymynion drafft canlynol:
- Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwau (Yr A40) (Gwelliant Penblewin i Groesffordd Maencoch) (Ffyrdd Ymyl) 202-
  - Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwau (Yr A40) (Gwelliant Penblewin i Groesffordd Maencoch a Thynnu Statws Cefnffordd) 202-
- 8.2. Mae'r Gorchymyn Pryn Gorfodol yn angenrheidiol er mwyn sicrhau bod y tîr a'r hawliau sy'n ofynnol ar gyfer y Cynllun yn cael eu caffael yn amserol, ac er mwyn gallu adeiladu mesurau lliniaru amgylcheddol priodol a ffyrdd mynediad amgen i dir y mae'r Cynllun arfaethedig yn effeithio arno.
- 8.3. Bydd y Gorchymyn Pryn Gorfodol, os caiff ei wneud, yn newid safle rhai pwysntiau mynediad. Byddai'r Gorchymynion drafft, wedi'u gwneud a gyda'u gilydd, yn galluogi adeiladu mesurau lliniaru amgylcheddol priodol a ffyrdd mynediad amgen i dir y mae'r Cynllun arfaethedig yn effeithio arno.
- 8.4. Ystyri'r mai'r tîr a amlygir yn y Gorchymyn Pryn Gorfodol yw'r lleiaf sydd ei angen i adeiladu ac yna gweithredu a chynnal a chadw'r Cynllun, ynghyd â darparu a chynnal a chadw'r mesurau lliniaru amgylcheddol, sy'n angenrheidiol er mwyn osgoi, lleihau ac unioni effeithiau niweidiol arwyddocaol.

- 7.5. Ym Mhenblewin, byddai'r Cynllun yn ailymuno â chefnffordd yr A40 wrth gylchfan fwy o faint. Byddai'r gylchfan fwy o faint yn ymestyn ymhellach i'r gogledd a'r gorllewin na'r gylchfan bresennol a byddai'n gwasanaethu ceffnffordd yr A40, yr A478 a'r cysylltiad ceffnffordd ag Ardal Orffwys Penblewin. Yn ogystal, byddai angen chweched traich ar gyfer cysylltiad byr newydd â'r A40 y tynwyd ei statws ceffnffordd i'r gorllewin o Groesffordd Maencoch.
- 7.4. Byddai'r drosbont arfaethedig yn cludo'r B4313 Redstone Road ar draws y gefnffordd arfaethedig (Ch 0+570), a fyddai mewn trychiad hyd at 7m o ddyfnder yn y fan honno. Byddai'r bont yn ddigon llydan i gludo'r ffordd bresennol gyda lleiniau ymyl ffordd wedi'u caledu i fod yn gyson â lled bresennol y ffordd. Byddai'r bont yn strwythur un rhychwant gydag ategweithiau, wedi'i hadeiladu o goncrit gyda thrastiau concrit rhag-gastiedig.
- Trosbont ar gyfer y B4313 Redstone Road (Arberth i Fethesda)
- Byddai'r drosbont arfaethedig yn cludo'r B4313 Redstone Road ar draws y gefnffordd arfaethedig (Ch 0+570), a fyddai mewn trychiad hyd at 7m o ddyfnder yn y fan honno. Byddai'r bont yn ddigon llydan i gludo'r ffordd bresennol gyda lleiniau ymyl ffordd wedi'u caledu i fod yn gyson â lled bresennol y ffordd. Byddai'r bont yn strwythur un rhychwant gydag ategweithiau, wedi'i hadeiladu o goncrit gyda thrastiau concrit rhag-gastiedig.
- Byddai'r drosbont arfaethedig yn cludo'r B4313 Redstone Road ar draws y gefnffordd arfaethedig (Ch 0+570), a fyddai mewn trychiad hyd at 7m o ddyfnder yn y fan honno. Byddai'r bont yn ddigon llydan i gludo'r ffordd bresennol gyda lleiniau ymyl ffordd wedi'u caledu i fod yn gyson â lled bresennol y ffordd. Byddai'r bont yn strwythur un rhychwant gydag ategweithiau, wedi'i hadeiladu o goncrit gyda thrastiau concrit rhag-gastiedig.
- bach wrth oddeutu Ch0+860. Yma, byddai'r Cynllun yn newid yn raddol o drychiad i arglawdd i groesi tîr is a feddianir gan goetr. Byddai'r arglawdd yn parhau tua'r dwyrain, gan groesi dau gwrs dŵr bach arall, a byddai'r Cynllun yn troi'n raddol i'r dde gan barhau i Ch.1+450. Wrth Ch 1+400, byddai'r arglawdd yn dod i ben a byddai'r Cynllun yn parhau tua'r dwyrain mewn trychiad hyd at 8m o ddyfnder wrth iddo ddechrau dringo tuag at Gylchfan Penblewin wrth Ch 1+760, sydd ar lefel y ddaear yn fras.

**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 Dyffordd y Ddau Gledau a phorthladdoedd Abergwaun, Aberdaugleddau a Doc Fentro yng ngorllewin Cymru.
3. Lleihau hollti cymunedol a chreu buddion o ran iechyd ac amwynderau.
4. Gwella diogelwch Cyffordd Croesffordd Maencoch (gan gynnwys diogelwch canfyddedig) a lleihau nifer a diffrifoldeb 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 trafniadaeth lleol er mwyn cysylltu cymunedau lleol yn well â chanoiffannau trafniadaeth allweddol.
7. Cyflawni prosiect sy'n gynaliadwy o fewn Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang, gan gymryd camau i leihau neu wrthbwyso gwastraff a charbon.
8. Rhoi ystyriaeth ofalus i effaith trafniadaeth ar yr amgylchedd a chyflwyno gwelliannau lle bo hynny'n ymarferol.

**7. Y CYNLLUN ARFAETHEDIG**

- 7.1. Byddai 1.76km o Gefnffordd yr A40 yn cael ei gwella gan ddarparu dwy lôn tua'r gorllewin, i ganiatáu ar gyfer goddiweddwyd, ac un lôn i'r cyfeiriad arall. Mae'r cadwyneddau (Ch) wedi'u marcio ar y cynllun Trefniant Cyffredinol mewn rhanladau 100m.
- 7.2. Byddai'r Cynllun yn dechrau oddutu 550 metr i'r gorllewin o Groesffordd Maencoch (Ch 0+000), lle mae'r A40 bresennol yn mynd i fyny heibio i Sodston Lodge. Byddai'r Cynllun yn gadael llinell yr A40 bresennol wrth Sodston Lodge ac yn mynd i'r dde yn raddol. Wrth oddutu Ch 0+400, byddai'r ffordd yn croesi cwrs dŵr coediog bach ar arglwydd hyd at 4 metr o uchder. Yna, byddai'n dechrau mynd i lawr ar raddiant ysgafn am oddutu 1km, gan fynd i mewn i drychriad hyd at 7 metr o ddyfnlder trwy gefn Maencoch wrth Ch 0+500. Byddai adeiladau ym Maencoch ar ochr ogleddol y Cynllun a Chartref Gotal Blaenmarlais i'r de. Byddai'r B4313 Redstone Road yn croesi'r A40 ar bont arfaethedig wrth Ch 0+570 ac yna'n ymuno â'r A40 y tynwyd ei statws cefnffordd ar ochr ddwyreiniol Groesffordd Maencoch. Byddai ffordd bresennol yr A40 y tynwyd ei statws cefnffordd yn dod yn ffordd leol sy'n ymestyn o Groesffordd Maencoch i glychfan Penblewin.
- 7.3. O Ch 0+570 i Ch 0+800, byddai'r Cynllun, sy'n mynd i lawr o hyd, yn newid o drychriad i arglwydd ac yn parhau i droi'n raddol tua'r chwith i groesi cwrs dŵr

4.45. Mae Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro wrthi ar hyn o bryd yn paratoi Cynllun Datblygu Lleol newydd (2018-2031). Cynaliwyd ymgynghoriad hyd at 13 Mawrth 2020 ar y Materion sy'n Arwain at Newidiadau hyd at 13 Mawrth 2020. Mae'r CDL wedi'i Adnueo yn datgan mai'r strategaeth ar gyfer y Parc Cenedlaethol yw gwella hygyrchedd a'i hyrwyddo trwy ddulliau priodol ar gyfer y bobl sy'n gweithio, yn byw, yn gortffws ac yn chwarae yno, ar yr un pryd â lleihau'r angen i deithio mewn ceir.

## 5. YMGYNGHORIADAU

5.1. Cynhaliwyd cyfres o Arddangosiadau Gwybodaeth i'r Cyhoedd yn ystod y broses o ddatblygu'r Cynllun i hysbysu'r cyhoedd a cheisio eu barn. Cynhaliwyd arddangosfeydd ym mis Ebrill 2019 dros gyfnod o ddau ddiwrnod yn Neuadd Bentref Llanddewi Felfre; arddangosfa undydd yn Nhy Bloomfield, Arberth, a Neuadd y Frenhines, Arberth ym mis Mai 2019, ac arddangosfa undydd yn Neuadd y Frenhines, Arberth ym mis Rhagfyr 2019. Daeth cyfanswm o 105 o bobl i'r arddangosfeydd ym mis Ebrill, daeth 170 o bobl i'r arddangosfeydd ym mis Mai, a daeth 108 o bobl i'r arddangosfeydd ym mis Rhagfyr.

5.2. Cynhaliwyd ymgynghoriad rhwng mis Gorffennaf 2019 a mis Medi 2019 ynghyd â'r opsiynau llwbr (1A, 1B, 2A a 2B), gwelliannau y gellid eu gwneud i'r datrysiaid a ffefrir (2B), a mesurau teithio llesol y gellid eu cynnwys, o bosibl, yn ystod cam asesu rhagarweiniol y Cynllun.

5.3. Cafwyd cyfanswm o 81 o ymatebion yn ystod yr Ymgynghoriad. Roedd y rhain yn cynnwys 43 arolwg a gwblhawyd, 17 arolwg a gwblhawyd yn rhannol, 13 ymateb trwy e-bost ac 1 ymateb ar gopi papur. Ystyriwyd yr adborth o'r ymgynghoriad hwn cyn cyhoeddi'r Llwbr a Ffefrir ym mis Rhagfyr 2019.

5.4. Cynhaliwyd Arddangosfeydd Gwybodaeth i'r Cyhoedd mis Mai a mis Ebrill 2019 cyn i'r Llwbr a Ffefrir (TR111) gael ei gyhoeddi. Cyflwynwyd y Llwbr a Ffefrir (TR111) yn Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd mis Rhagfyr 2019. Ystyriwyd materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriadau hyn wrth i'r Gorchmynion drafft gael eu datblygu.

5.5. Sefdlwyd Grŵp Cyswilt Amgylcheddol (GCA) yn ystod cyfnod datblygu dyluniad y Cynllun i dratod materion allweddol gyda Chyrrff Amgylcheddol a rhanddeiliaid allweddol eraill.

5.6. Mae'r GCA yn dod â chynrychioliwyr ynghyd o Lywodraeth Cymru, Asiant Cefnfyrd De Cymru (SWTRA), Cynngor Sir Penfro, Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC), a CADW. Bwrddir y byddai'r GCA yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd trwy gydol y cyfnod cyn-adeiladu ac adeiladu.

5.7. Cyflwynwyd manylion y Cynllun i Gomiswn Dylunio Cymru a Chynngor Sir Penfro. Ystyriwyd eu sylwadau wrth ddatblygu'r Cynllun.

5.8. Ymgynghorwyd ag Ymgymerwyr Statudol ynghyd â dargyfeiriadau a gwarchod seilwaith. Cysylltwyd â thirfeddianwyr a phobl - y byddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar eu heiddo neu eu mynedfeydd preifat - a rhoddwyd gwybod iddynt am fanfion y Cynllun arfaethedig.



- 4.38. Mae'r cynllun yn cydnabod y rhydwraith ffyrdd strategol, gan gynnwys y Rhwydwraith 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 mew/allan a ddefnyddir yn fwyaf cyffredin i Dde-orllewin Cymru. Mae'n ysgogwr pwysig i'r economi ranbarthol ac mae'n cefnogi twf yn Ardal Fenter Dyffordd y Ddau Gledau yn Sir Benfro ac ardal oedd twf strategol eraill, fel Cross Hands in Sir Gaerfyrddin.
- Strategaeth Dwristiaeth De-orllewin Cymru 2004
- 4.39. Cyhoeddwyd Strategaeth Dwristiaeth 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 y broses o ddatblygu a hyrwyddo twristiaeth ledled y rhanbarth yn y dyfodol. Gofynnad cyffredinol y Cynllun Strategol yw'r angen parhaus i ddod yn llai cystadleuol yn fewnol ac yn fwy cystadleuol yn allanol. Effen allweddol o hyn yw cysylltedd.
- Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Penfro 2013
- 4.40. Mae'r angen am fuddsoddiad sylweddol yn y seilwraith trafniadaeth wedi'i gwella cyfagos Llanddewi Felfre i Benblewin wedi'i nodi o dan Bolisi GN.39 'Lwybrau Trafnidiaeth a Gwelliannau'.
- 4.41. Mae'r cynllun yn amlygu nifer o ddyraniadau tai a chyfiogaeth o fewn ac o amgylch Arberth, Clarbeston Road a Hwiffordd. Mae'r prif ardaloedd strategol ar gyfer twf wedi'u lleoli o fewn aneddiadau Hwiffordd, Aberdaugleddau, Penfro ac Abergwaun. Pan fydd y safleoedd hyn yn cael eu cyflwyno a datblygiadau'n cael eu gwireddu, byddant yn cyfrannu at lifoedd ar hyd corridor yr A40.
- 4.42. Mae Cyngor Sir Penfro wrthi ar hyn o bryd yn paratoi Cynllun Datblygu Lleol newydd (CDL12) ar gyfer 2021-2033. Disgwylir y byddar CDL12 yn cael ei fabysiadu yn hwyr yn ystod yr haf neu'r hydref 2021 (graddfa amser-ddangosol).
- 4.43. Yn y Cynllun wedi'i Adnegu, disgrifir Arberth fel tref farchnad wledig sy'n ffurfio anheddiad allweddol yn Sir Benfro. Mae gan y Dref Ganolfan Wasanaeth a swyddogaethau cyfiogaeth a thwristiaeth. Cyfeirir at Arberth hefyd fel tref manwerthu a hamdden allweddol sydd â 'chymnig manwerthu arbenigol sy'n denu ymwelwyr o ddalgyich eang'. Mae dyraniad newydd o 1.97ha o dir wedi cael ei amlygu ar gyfer cyfleuster gofal i bobl hyn oddi ar Redstone Road, ac mae newidiadau wedi'u gwneud i'r ffin dyrannu ar gyfer dyraniad preswyl i'r gogledd-orllewin o Arberth; mae hyn yn allweddol berthnasol i'r astudiaeth.
- Cynllun Datblygu Lleol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro 2010
- 4.44. Yn gyffredinol, er nad yw'n hyrwyddo twf ar raddfa fawr yn yr un ffordd â CDL12 Sir Benfro, mae'r Cynllun yn cefnogi twf ehangach y tu allan i'r Parc Cenedlaethol ac, yn ei dro, yn cydnabod pwysigrwydd y llwybrau ffyrdd strategol fel modd hollbwysig o gael mynediad i'r Parc. Mae'r A40 yn gweithredu fel cysylltiad allweddol rhwng y dwyrain a'r gorllewin ac yn darparu cysylltiad allweddol i Barc Cenedlaethol Arfordir Penfro.

- 4.31. Yn y pen draw, trwy ddarpariaethau yn Neddft Cynllunio (Cymru) 2015, bydd Cynllun Gofodol Cymru (WSP) yn cael ei ddisodli gan y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (NDF) pan gaff ei gyhoeddi. Fodd bynnag, mae'r rhaglen bresennol yn awgrymu y bydd yn cael ei gyhoeddi yn 2020, felly mae Cynllun Gofodol Cymru yn parhau i fod yn berthnasol i'r asesiad hwn.
- 4.32. Mae'r Cynllun wedi'i leoli yn 'Sir Bentrô – Yr Hafan', fel y'i diffinnir gan Bennod 18 Cynllun Gofodol Cymru. Y weledigaeth ar gyfer yr ardal hon yw 'rhydwai'n o gymunedau cryf a gefnogir gan economi gadarn, gynaliadwy, amrywiol sy'n ychwanegu gwerth uchel, a ategir gan amgylchedd unigryw'r Ardal, mynediad i'r môr a chyfluoedd ynni a thwristiaeth sy'n bwysig yn rhyngwladol.'
- 4.33. Mae gwella cysylltiadau trafriniaeth a seilwaith economaidd wedi'i amlygu'n flaenoriaeth strategol allweddol, a fydd yn cyfrannu at gyflawni'r weledigaeth uchod. At hynny, mae Cynllun Gofodol Cymru yn cydnabod bod 'cysylltiad ffordd yr A40 rhwng yr M4 a phorthladd yr Ardal wedi'i dynodi ym mlaenraglen cefnffyrdd Llywodraeth y Cynulliad. Mae gwella'n cael eu gwneud i'r A40 trwy'r cynllun ffyrdd osgoi presennol. Bydd yr angen am fuddsoddiad ychwanegol yn cael ei adolygu'n barhaus.'
- Polisi Cynllunio Cymru (FPW) (Argraffiad 10, 2018)
- 4.34. Yn nghyd-destun cynlluniau trafriniaeth, mae FPW10 yn cydnabod y gellir hyrwyddo Cymru lewyrchus trwy ddatblygu seilwaith modern a chysylltiedig, a bod angen i gymunedau sy'n cael eu creu gael eu cysylltu'n dda er mwyn iddynt fod yn gydllynol.
- 4.35. Mae FPW10 yn nodi'r rôl allweddol sydd gan seilwaith trafriniaeth fel cefnffyrdd a thraffyrdd i'w chyflawni o ran cysylltiedd cenedlaethol a rhyngwladol. Dylai mynediad at swyddi a gwasanaethau trwy deithiau byrrach, mwy effeithlon a chynaliadwy gael ei alluogi trwy'r system gynllunio; ac mae seilwaith newydd yn fodd o gyflawni hyn.
- Nodyn Cynngor Technegol 18: Trafriniaeth 2007
- 4.36. Mae TAN 18 (Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2007) yn annog system trafriniaeth effeithlon a chynaliadwy fel gofyniad ar gyfer cymdeithas fodern. I gyflawni patrwm datblygu mwy cynaliadwy, mae'n datgan bod angen deall y rhyngweithiadau a'r cysylltiadau rhwng defnydd o dir a thrafriniaeth, a llunio strategaethau, amcanion a pholisiau integredig ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol.
- Cynllun Trafriniaeth ar y Cyd ar gyfer De-orllewin Cymru 2015
- 4.37. Y Cynllun Trafriniaeth ar y Cyd ar gyfer De-orllewin Cymru, a gyhoeddwyd yn 2015, yw penllanw cydwethio rhwng Cynngor Sir Gâr, Cynngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot, Cynngor Sir Fentro a Dinas a Sir Abertawe. Mae cyswilt agos rhwng y cydwethio hwn â mentrau ehangach o dan y cysyniad Dinas-Ranbarth Bae Abertawe. Bydd y cynllun yn darparu'r fframwaith ar gyfer gwella cysylltiedd i'r ranbarth, o'r ranbarth ac o fewn y ranbarth ar gyfer y cyfnod 2015 – 2020.

- 4.26. Cyhoeddwyd Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd ym mis Goffennaf 2010. Mae'n amlinellu'r rôl y gall Llywodraeth Cymru ei chwarae wrth ddarparu'r amodau a'r fframwaith gorau i alluogi'r sector preifat i ddfu a ffynnu. Mae Rhan 3 y ddogfen yn annog buddsoddi mewn seilwaith cynaliadwy, o ansawdd uchel i ategu twf economaidd. Bydd angen sicrhau bod pobl, busnesau a chymunedau wedi'u cysylltu'n dda yng Nghymru a'r tu hwnt a bod ganddynt fynediad at y cyfleoedd a'r gwasanaethau iawn lle maen nhw'n byw ac yn gweithio. Mae'n rhaid i fuddsoddwyr a busnesau brodorol allu dibynnu ar gyfathrebu, trafniadaeth, ynni a seilwaith arall sy'n angenrheidiol ar gyfer menter yn yr 21ain ganrif.
- Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned 2009
- 4.27. Lanswyd Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned gyntaf gan Lywodraeth Cymru ym mis Mai 2009. Mae'r ddogfen hon yn amlinellu'r amcanion ar gyfer cyflawni nod datblygu cynaliadwy. Mae Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned yn diffinio datblygu cynaliadwy fel 'galluogi pawb ledled y byd i ddiwallu eu hanghenion syffaeinol a mwynhau ansawdd bywyd gwell heb beryglu ansawdd bywyd cenedlaethau'r dyfodol.'
- Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008
- 4.28. Cyhoeddwyd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn 2008 gan Lywodraeth Cymru ar y pryd, a'i phrif nod yw hyrwyddo rhydwethiau cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ar yr un pryd â chryfhau perfformiad economaidd a chymdeithasol y wlad. Paratowyd y strategaeth yng nghyd-destun y rhaglen Cymru'n Un, sy'n gosod agenda flaengar ar gyfer Cymru. Mae'r strategaeth yn amlinellu nifer o ganlyniadau polisi, a gyflawnir trwy flaenoriaethau strategol. Mae'r rhain yn cynnwys:
- a. Lleihau effeithiau trafniadaeth ar yr amgylchedd;
  - b. Integreiddio trafniadaeth leol;
  - c. Gwellia mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol;
  - d. Gwellia cysylltedd rhyngwladol; a
  - e. Chynyddu diogelwch.
- Blaenraglen Cefnffyrdd 2002, 2004 a 2008
- 4.29. Nod Blaenraglen Cefnffyrdd 2002 Llywodraeth Cymru oedd gwella'r amodau economaidd a chymdeithasol yng Nghymru, trwy gynyddu effeithlonrwydd a hygyrchedd ym mhob ardal. Amlygwyd ffordd yr A40 Sancer i Hwlfordd yn y Flaenraglen o fewn y 'coridor strategol (deheuol) y Dwyrain – Gorllewin'.
- Cymru – Economi yn Ffynnu 2005
- 4.30. Cyhoeddwyd Cymru – Economi yn Ffynnu ym mis Tachwedd 2005 a dyma'r fframwaith strategol ar gyfer datblygu economaidd yng Nghymru. Prif weledigaeth y ddogfen yw creu; 'economi ffyniannus yng Nghymru sy'n cyflawni twf economaidd cryf a chynaliadwy trwy ddarparu cyfleoedd i bawb.'

4.20. Mae Cyfarwyddiaeth Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru eisoes yn cynnwys bioamrywiaeth yn ei gwaith, a chyfrannodd TREBAP<sup>2</sup>) at y broses barhaus hon.

4.21. Amlinellodd TREBAP un ar ddeg o Gynlluniau Gweithredu Cynffwrdd a dau ar bymtheg o Gynlluniau Gweithredu Rhywogaeth, y mae rhai ohonynt yn uniongyrchol berthnasol i'r Cynllun. Bydd y fenter Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru yn cyflawni yn erbyn y Cynllun Gweithredu Economaidd<sup>3</sup>, gan greu economi gynaliadwy a hyrwyddo lles economaidd, diwyllianol, cymdeithasol ac amgylcheddol Cymru a gwella ansawdd bywyd ei phoblogaeth.

4.22. Dros gyfnod o bum mlynedd, bydd y fenter yn cyflawni rhaglen waith a gweithgareddau fel plannu coed i wella strwythur ac ystod oed yr ardal wedi'i phlannu, a chyflwyno ardaloedd blodau gwylt neu wella amrywiaeth ardaloedd sydd eisoes yn bodoli.

Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2012

4.23. Diben Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi (WILP) yw blaenoriaethu, cwmpasu a chydlynu'r broses o gyflawni buddsoddiadau seilwaith mawr Llywodraeth Cymru, ar yr un pryd â gwella llesiant economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol tymor hir pobl a chymunedau yng Nghymru.

4.24. Mae Pennod 1 y Cynllun yn amlinellu nifer o flaenoriaethau buddsoddi lefel uchel, gan gynnwys: Gwella cysylltiadau trafniadaeth, yn enwedig cysylltiadau trafniadaeth rhwyg y Dwyrain a'r Gorllewin yn y Gogledd ac yn y De; Archwilio y flaenoriaeth hon ymhellach ym Mhenod 2 y Cynllun, sy'n amlinellu'r nod o sicrhau'r budd mwyaf o'r rhwydwaith ffyrdd presennol drwy waith cynnal a chadw wedi'i gynllunio'n dda a gwaith uwchraddio er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd yn gweithredu'n fwy effeithlon drwy:

a) Flaenoriaethu buddsoddiadau sy'n cyfrannu at dwt economaidd – mynd i'r atael â thagfeydd trefol a gwella ffyrdd mynediad i ardaloedd allweddol, a thrwy wella capasiti a dibynadwyedd ein llwybrau allweddol rhwyg y dwyrain a'r gorllewin.

b) Bod yn fwy ystwyth yn y ffordd rydym yn datblygu atebion i broblemau sylfaenol er mwyn mynd i'r atael â'r problemau y mae pobl yn eu hwynebu bob dydd.

4.25. Yr A40 yw un o'r coridorau allweddol rhwyg y dwyrain a'r gorllewin ac mae'r Cynllun yn cydnabod pwysigrwydd y llwybr.

---

<sup>2</sup> Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystad Cefnffyrdd (TREBAP) (Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2004b)

<sup>3</sup> Ffyniant i Bawb: Cynllun Gweithredu Economaidd 2017

- 4.13. Ar 29 Ebrill 2019, cyhoeddodd 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 Hinsawd, ac i amlygu'r protestiadau diweddar ynglŷn â'r hinsawdd ledled y Deyrnas Unedig.
- 4.14. Cyfeiriodd y cyhoeddiad at Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel (a gyhoeddwyd y mis blaenorol) a datganodd fod y Cynllun hwn yn amlinellu'r polisiau a'r cynigion y bwriedir iddynt gyflawni targedau allyriadau carbon 2020. Cyfeiriodd y datganiad at y targedau a osodwyd gan Llywodraeth Cymru yn 2017, gan aildatgan yr ymrwymiad i gyflawni sector cyhoeddus carbon niwtral erbyn 2030. Datganodd Llywodraeth Cymru fod y cynllun nesaf, a fydd yn gosod mesurau i gyflawni targedau lleihau allyriadau erbyn 2021-26, yn cael ei baratoi a bod rhaid iddo fynd ymhellach ac yn gyflymach.
- Symud Cymru Ymlaen 2016
- 4.15. Mae Symud Cymru Ymlaen yn amlinellu rhaglen y llywodraeth i sbarduno gwelliant yn economi a gwasanaethau cyhoeddus Cymru, gan greu Cymru sy'n ffyniannus ac yn ddiogel, yn iach ac yn egniol, yn anelu'n uchel ac yn dysgu, ac yn unedig ac yn gysylltiedig.
- 4.16. Mae'r mesurau'n cynnwys gwelliannau i'r A40 yng ngorllewin Cymru fel rhan o'i hymrwymadau 'Unedig a Chysylltiedig';
- Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2010 a'i Gynllun Ariannu 2010, 2015, 2017, 2018
- 4.17. Fe'i cyhoeddwyd yn 2015 gan Llywodraeth Cymru, ac roedd y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn dilyn Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 i restru'r cynlluniau y bydd Llywodraeth Cymru yn ceisio eu cyflawni ar draws gwahanol feysydd y polisi trafnidiaeth y mae'n gyfrifol amdanynt. Nid dogfen bolisi yw Cynllun 2015, ond mae'n darparu fframwaith o gynlluniau yn unol â nodau polisi a benwyd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008.
- 4.18. Mae cynllun i wella'r A40 rhwng Sancer a Hwlfordd wedi'i fanylu yn y cynllun o dan gyfeirnod NEW 2. Disgrifir y cynllun fel 10.8km o briffordd wedi'i gwella (cynllunad 2+1) rhwng Sancer a Hwlfordd.
- Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru 2018 a Chynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystad Cefnffyrdd 2014
- 4.19. Mae Llywodraeth Cymru, sef yr Awdurdod Prifffyrdd ar gyfer cefnffyrdd yng Nghymru, yn uniongyrchol gyfrifol am gynnal a chadw, gwella a datblygu'r rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd ar gyfer Cymru. O dan Ddeddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy (CROW) 2000, mae'n ddyletswydd ar Lywodraeth Cymru i ystyried gwarchod bioamrywiaeth yn ei gwaiith.

- 4.6. Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn gosod 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 blyddyn. Mae'n creu dyletswyddau newydd i awdurdodau prifffyrdd ystyried angenhion cerddwyr a beicwyr a darparu'n 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 siwrmeiau byr.
- 4.7. Yng nghyd-destun Cynlluniau Ffyrdd, ceir cyflie arwyddocaol i ad-drefnu'r seilwaith presennol fel ei fod yn bodloni angenhion aneddiadau presennol a newydd yn well, ac yn hwyluso teithio llesol. Er enghraifft, gall Cynlluniau Ffyrdd osgoi fynd i'r atael â gwahanau aneddiadau ac, wrth wneud hynny, darparu cyflieoedd 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.
- Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008
- 4.8. Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar yr Ysgrifennydd Gwladol i leihau allfriadau nwyon ty gwyrdd ledled y Deyrnas Unedig yn 2050 i lefel sydd o leiaf 80% yn is na lefel allfriadadau 1990. Mae hefyd yn mynnu bod yr Ysgrifennydd Gwladol yn gosod cyllidebau carbon ar gyfer cyfnodau pum mlynedd olynol ac yn paratoi cynigion a pholisiau ar gyfer bodloni'r cyllidebau carbon hynny. Mae Rhan 2 y Ddeddf yn sefydlu'r Pwyllgor ar y Newid yn yr Hinsawdd.
- Deddf Prifffyrdd 1980
- 4.9. Mae'r Cynllun yn cael ei hyrwyddo a byddai'n cael ei adeiladu gan ddefnyddio pwerau Gweinidogion Cymru fel Awdurdod Prifffyrdd yn unol â Deddf Prifffyrdd 1980. Trosglwyddwyd y pwerau hyn i Weindogion Cymru trwy gyfrwng Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999 a Deddf Llywodraeth Cymru 2006.
- 4.10. Mae Gweinidogion Cymru yn deillio awdurdod statudol i adeiladu prifffordd newydd neu i wella prifffyrdd newydd o dan adran 24 a 62 o'r Ddeddf Prifffyrdd 1980. Byddai pob pŵer arall i adeiladu'r rhan newydd o'r gefnffordd, israddio rhannau o'r gefnffordd presennol ac i gau, newid, gwella neu adeiladu prifffyrdd, hawl dramwy gyhoeddus neu mynedfa breifat etc. yn arfer drwy wneud y Gorchymyn statudol. Mae'r pwerau y mae Gweinidogion Cymru yn ddibynnol arnynt wedi'u enwi o fewn y Gorchymyn statudol sydd wedi'u cyhoeddi yn ddratt ochr yn ochr â'r Oorchymyn Ffyrdd Gortodol dratt a fyddai, os yn cael eu gwneud, yn galluogi Gweinidogion Cymru i gaffael yr holl dir a'r hawliau dros dir sy'n angenrheidiol i adeiladu a gweithredu'r cynigion.
- Ffyniant i Bawb – Y Strategaeth Genedlaethol 2017
- 4.11. Mae Strategaeth Genedlaethol Llywodraeth Cymru yn amlinellu ei nod tymor hir o greu Cymru sy'n ffyniannus ac yn ddiogetl, yn iach ac yn egniol, yn anelu'n uchel ac yn dysgu, ac yn unedig ac yn gysylltiedig.
- Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel 2019
- 4.12. Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel yn gosod y sylfeini ar gyfer trawsnewid Cymru i fod yn genedl carbon isel ac mae'n gweithio o fewn cyd-destun Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, sy'n mynnu bod Llywodraeth

- 4.3. Isod, rhoddir disgrifiad o'r prif bolisiau o safbwynt trafniadaeth, sy'n berthnasol i'r Cynllun, ar lefel y Deyrnas Unedig a lefel Cymru.
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- 4.4. Mae'r Ddeddf hon yn 2015 yn ymwneud â gwella llesiant cymdeithasol, economaid, amgylcheddol a diwyllianol Cymru, gyda nod cyffredinol o greu Cymru y mae pawb ohonom am fyw ynddi, nawr ac yn y dyfodol. Mae'r Ddeddf yn rhoi safon o nodau llesiant ar waith, ac yn gosod dyletswydd ar gyffwrdd cyhoeddus yng Nghymru a'r rheiny a restrwyd yn y Ddeddf i weithio i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwyllianol Cymru. Er mwyn helpu i wneud hyn, mae'n rhaid iddynt bennu a chyhoeddi amcanion llesiant a meddwl mwy am yr hirdymor, gweithio'n well gyda phobl a chymunedau a chydai'i gilydd, ceisio atal problemau a mabwysiadu ymagweddau cydgyssylltiedig.
- 4.5. Mae adroddiadau WeITAG 2017 yn ystyried sut byddai gwelliannau i'r A40 yn cyfrannu tuag at y nodau llesiant, amanon a'r ffyrdd o weithio.
- Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
- 12) Ffyniant i Bawb – Y Strategaeth Genedlaethol 2017;  
 13) Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel 2019;  
 14) Symud Cymru Ymlaen 2016;  
 15) Cynllun Trafniadaeth Cenedlaethol Cymru 2010 a'i Gynllun Ariannu 2015, 2017, 2018;  
 16) Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru 2018 a Chynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystad Cefnffyrdd 2014;  
 17) Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru 2012;  
 18) Adnewyddu'r Economi: Cyfiriad Newydd 2010;  
 19) Cymru'n Un: Cenedl Un Blianed 2009;  
 20) Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008;  
 21) Blaenraglen Cefnffyrdd 2002, 2004 a 2008;  
 22) Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru 2006;  
 23) Cymru – Economi yn Ffynnu (Tachwedd 2005);  
 24) Cynllun Gofodol Cymru (Diweddariad 2008);  
 25) Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 10, 2018)  
 26) Nodyn Cynngor Technegol 18: Trafniadaeth 2007;  
 27) Nodyn Cynngor Technegol 24: Yr Amgylchedd Hanesyddol 2017;  
 28) Nodyn Cynngor Technegol 23: Datblygu Economaidd 2014;  
 29) Nodyn Cynngor Technegol 5: Cadwraeth Natur a Chynllunio 2009;  
 30) Nodyn Cynngor Technegol 15: Datblygu a Pherygl o Litogydd 2004;  
 31) Nodyn Cynngor Technegol 11: Swm 1997;  
 32) Cynllun Trafniadaeth ar y Cyd ar gyfer De-orllewin Cymru 2015;  
 33) Strategaeth Dwristiaeth De-orllewin Cymru 2004;  
 34) Cynllun Datblygu Lleoli Cynngor Sir Penfro 2013;  
 35) Cynllun Datblygu Lleoli Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro 2010;  
 36) Cynllun Rheoli Cychrhannau Sir Benfro 2013.

- Mae platwnio (lle ceir confis o gerbydau nwyddau trwm (HGVs) o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol sy'n symud yn araf sy'n defnyddio'r amryw ffyrdd ymyl a mynedfeydd ffermydd ar hyd yr A40) yn cyfrannu at amserau siwrneiau annibynnadwy pan gyfunir hynny â chyflieoedd cyfyngedig i oddiweddodd a chymysgedd o draffig lleol a thraffig HGV; 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 carafanau.

Problemau economaidd

- Ceir lfeleau 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 diwydianau cyfanwerthu a manwerthu (gan gynnwys amaethyddiaeth), gweithgynhyrchu ac adeiladu;
- Mae diweithdra yn y rhanbarth ar ei uchar ym mhrit ardaloedd diwydianol Aberdaugleddau a Doc Penfro, sydd â'r lfeleau cyrhaeddad isaf, gan adlewyrchu profilliau economaidd-gymdeithasol ehangach yr ardaloedd hyn;
- Mae diffyg sefydliadau addysg uwch yn Sir Benfro yn golygu bod rhaid i ddarpar ffyfrwyr adael y Sir i astudio; ac
- Ystyrir bod Sir Benfro yn anghysbell a bod hyn yn rhwystro mewntuddsoddiad, twristiaeth a datblygiad y farchnad teithio-i'r-gwaith yn Ninas-Ranbarth Bae Abertawe.

**4. CYD-DESTUN POLISI**

4.1. Rhoddir adroddiad am y cyd-destun deddfwriaethol a pholisi ar gyfer y Cynllun, o safbwynt amgylcheddol, ym Mhenod 5 y Datganiad Amgylcheddol. Amllineilir polisiau asesu testunau penodol ymhellach ac fe'u hystyri'r ym mhenodau asesu testunau y Datganiad Amgylcheddol (Cyfrol 1, Penodau 7 i 16).

4.2. Yn gryno, er bod ystod eang o ddeddfwriaeth a dogfennau polisi wedi'u hystyried fel rhan o waith datblygu'r cynllun, mae'r brit ddeddfwriaeth a dogfennau polisi a ystyriwyd yn y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys:

- 1) Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016;
- 2) Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016;
- 3) Deddf Cynllunio (Cymru) 2015;
- 4) Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015;
- 5) Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;
- 6) Rheoliadau Gwarchod Cynffinoedd a Rhywogaethau 2017;
- 7) Deddf Newid yn yr Hinsawd 2008;
- 8) Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006;
- 9) Deddf Hawliau Dynol 1998;
- 10) Deddf Bywyd Gwylt a Chefn Gwlad 1981 (fel y'i diwygiwyd);
- 11) Deddf Prifffyrdd 1980;



Cyfeiriad dwy lôn, gyda goddiweddwyd wedi'i wahardd i'r cyfeiriad un lôn.

Cyhoeddwyd y prosiectau fel:

- Penblewin – Parc Siebets
- Llanddewi Felfre – Penblewin

3.6. Cwblhawyd y cyntaf o'r prosiectau hyn, sef Penblewin - Parc Siebets, ym mis Mawrth 2011.

3.7. Ym mis Gorffennaf 2013, cyhoeddodd Edwina Hart AC CSTJ MBE, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, ddatganiad ysgrienedig yn amlinellu ei blaenoriaethau ar gyfer Trafnidiaeth. Roedd y datganiad yn cynnwys y canlynol:

*"Mae Bwrdd Ardal Fenter Dyffordd y Ddau Gledau wedi pennu y dylid rhoi blaenoriaeth i wella'r A40, ac mae'n fwrdd gen i ddatblygu ymhellach y gwelliannau a gynigwyd eisoes."*

3.8. Yn 2014, comisiynodd LIC ddiweddaried 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 trafniadaeth ychwanegol ar hyd yr A40. Roedd hyn yn cynnwys arfarniad o'r opsiynau yng Nghroesffordd Maencoch. Yn 2017, mynegodd y rhai a fynychodd yr Arddangosta Gwybodaeth i'r Cyhoedd ynglŷn â Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felfre i Benblewin gefnogaeth i welliannau pellach i'r A40 rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch.

3.10. Ym mis Awst 2018, wrth ymateb i'r cwestiyn ynglŷn â marwolaeth gyrrwr a oedd yn ymuno â'r A40 wrth Groesffordd Maencoch, rhoddodd Ysgrienedig y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Ken Skates AC, gadarnhad ysgrienedig i'r Uwch Grwner y byddai ymchwiliadau'n cael eu cychwyn i ystyried gwella diogelwch y gyffordd a darparu mwy o gyfluoedd diogel i oddiweddwyd ar hyd yr A40, sy'n cynnwys gwelliannau wrth Groesffordd Maencoch.

3.11. Ym mis Ionawr 2019, dechreuodd Arup (gyda chymorth RML), ymchwilio i'r problemau a datblygodd ddatrys iadau effeithiol posibl i fynd i'r afael â'r problemau cysylltiedig â thrafnidiaeth ar hyd yr A40 rhwng Cylchfan Penblewin a Chroesffordd Maencoch ar gyfer Llywodraeth Cymru. Adolygodd astudiaeth WeITAG y materion ar hyd yr A40 Penblewin i Groesffordd Maencoch a phenderfynodd fod y problemau a'r amcanion yn gydnaws â rhai Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felfre i Benblewin.

3.12. Mae'r pryder ynglŷn â diogelwch rhwng Penblewin a Chroesffordd Maencoch yn arwyddocaol i'r Cynllun hwn, yn enwedig diogelwch wrth Groesffordd Maencoch. Yn ogystal, amlygodd yr astudiaeth ystod o problemau gwirioneddol a chanfyddedig. Roedd y rhain yn cynnwys materion trafniadaeth a materion economaidd ehangach fel a ganlyn:

#### Problemau trafniadaeth

- Cyfluoedd cyfyngedig ac anghyson i oddiweddwyd, sy'n arwain at amserau siwrneiau annibynnadwy, rhwystredigaeth ymhlith gyrrwr a symudiadau peryllus cysylltiedig gyda gwrthdrawiadau difrifol;

ddamweiniau ffordd difrifol. Digwyddodd damwain anghueol wrth y gyffordd yn 2018.

2.5. Mae cyflieoedd cyfnyngedig i oddiwedd yd yn arwain at ddibynadwyedd gwael o ran amser siwrniau a rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr. Gall hyn arwain at symudiadau peryglus i oddiwedd yd a risg uwch o wrthdrwriadau. Mae conffio rheolaidd o gerbydau nwyddau trwm o'r porthladdoedd fferi a cherbydau amaethyddol sy'n symud yn araf yn cyfrannu at gyfnodau o blatwnio ac amserau siwrniau annibynadwy.

2.6. Mae cynydd tymhorol sydyn yn y traffig ar hyd yr A40 (yn enwedig yn ystod misoedd yr haf) yn arwain at draffig sy'n symud yn araf sy'n achosi amserau siwrniau annibynadwy, a waethygir gan gyflieoedd cyfnyngedig i oddiwedd yd. Mae'r cymysgedd o fathau o draffig sy'n defnyddio'r ffordd yn cyfrannu at amserau siwrniau annibynadwy, rhwystredigaeth ymhlith gyrwyr, symudiadau peryglus a gwrthdrwriadau.

2.8. Yn gyffredinol, mae diffyg cysylltedd trafniadaeth 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 yn rhyngwladol, gan ei bod yn rhan o'r Rhwydwaith Trafniadaeth Traws-Ewropeaidd. Mae'n gwasanaethu tref sirol Hwlfordd, yr economi dwristiaeth yn ne-orllewin Cymru, a phorthladdoedd a manau cyflogaeth Aberdaugleddau ac Abergwan.

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 Dyffordd y Ddau Gleddau, gan ffurfio rhan o Ddinas-Ranbarth Bae Abertawe. Mae Dyffordd y Ddau Gleddau yn darparu rhyw 20% o ynni'r Deyrnas Unedig ac mae'n cynnwys Purfa Phenfro, tertynell storio a dosbarthu petrolem, tanciau storio ac ail-nwyeiddio Nwy Naturiol Hylifedig (LNG), depos storio olew, a gwneuthurwyr ynni adnewyddadwy blaenllaw.

3.3. Mae Parc Cenedlaethol Arfordir Phenfro, gyda'i olygfeydd arfordirol o ansawdd uchel ac atyniadau amwng 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 denu niferoedd uchel o dwristiaid bob blwyddyn.

3.4. Er ei bod yn darparu cysylltiad strategol ag Abergwan, Aberdaugleddau ac Arfordir ehangach Sir Benfro, mae'r rhan o'r A40 rhwng Sancler a Hwlfordd yn llwybr o ansawdd cymharol wael. Fe'i disgrifiwyd yn TRFP<sup>1</sup> 2002 fel "y rhan o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd o'r safon isaf yn y Deyrnas Unedig". Yn 2004, Comisiynodd LIC Astudiaeth o'r A40 i'r Gorllewin o Sancler i ymateb i TRFP 2002 Llywodraeth Cymru. Ar ôl cwblhau'r astudiaeth hon, datganodd y Gweinidog ei fod yn cyhoeddi Adnwdm i TRFP 2002 a oedd yn cynnwys dau bŵt Gynllun gwella'r ffordd unffrd ar gyfer yr A40 i'r gorllewin o Sancler. Byddai'r gwella'nau yn defnyddio'r cyfluniad 2+1 gan alluogi goddiwedd yd i'r

<sup>1</sup> Blaenrhaglen Cefnffyrdd Llywodraeth Cymru 2002

- ACA Sir Bontro Forol,
  - ACA Safleoedd Ystlumod Sir Bentro a Llynnoedd Bosherston,
  - ACA Arfordir Calchfaen De-orllewin Cymru,
  - ACA Coetiroedd Gogledd Sir Bentro.
- 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 artfaethedig 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 Aseiad Technegol
  - Cyfrol 2 – Ffigurau
  - Cyfrol 3 – Atodiadau Technegol
- 1.7. Mae'r Crynodeb Annhechnegol (NTS) 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 Chyfrrol 1. Set o atodiadau technegol yw Cyfrol 3 a dylid darllen hon ochr yn ochr â Chyfrrol 1 hefyd.
- 1.8. Mae'r Gorchmynion drafft a'r Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y Cynllun hwn ar wahân i'r Gorchmynion drafft hynny ar gyfer Gwelliannau'r A40 Llanddewi Felfre i Benblewin a oedd yn ddarostyngedig i Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus a wnaeth ddechrau ar 10 Mawrth 2020 ac wnaeth gau ar 19 Mawrth 2020.

## 2. AMODAU PRESENOL

- 2.1. Yn gyffredinol, mae'r A40 rhwng Sanciêr a Hwlfordd yn ffordd unfwrdd 7.3m o led. Ceir chwe rhan sy'n cynnig cyfleoedd penodedig i oddiwedd, dwy tua'r dwyrain a phedair tua'r gorllewin. Mae hyn yn gyfwerth â rhyw 13% o'r cyfanswm hyd, set 32.5km, sydd ymhell islaw'r gymharëb 30% a gynghorir ar gyfer llwybr o'r math hwn. Lle mae cyfleoedd penodedig i oddiwedd i'w cael, nid ydynt wedi'u gwasgaru ar hyd yr A40 ar hyn o bryd. Fel y cyfrwy, ceir hydoedd hir i bob cyfeiriad heb unrhyw gyfleoedd diogel i oddiwedd.
- 2.2. Mae amryw fathau o gyffyrdd ar hyd y ffordd, gan gynnwys cylchannau un-lefel, croesffyrdd croesgam, cyffyrdd-T symi (gydag ynysedd ffig a hebddynt) a rhyw 200 o fynedfeydd uniongyrchol i eiddo, ffermydd a chaeau (ac eithrio'r rheiny yn Llanddewi Felfre). Mae'r rhain yn cyfrannu at faterion gweithredol ar hyd y llwybr.
- 2.3. Mae nifer o eiddo yn wnebu'r gefnffordd ac mae ganddynt fynediad uniongyrchol iddi. Mae gwledded tuag ymlaen ar y ffordd yn wael, islaw'r lleiatswm dymunol mewn manau, sy'n goiygu bod mwy o risg gwrthdrawiadau gyda cherbydau wrth y mynedfeydd uniongyrchol.
- 2.4. Mae'r gyffordd wrth Groesffordd Maencoch islaw safonau dylunio modern. Gall gwledded gwael a gosodiad cyffordd sydd islaw'r safon arwain at

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

**DATGANIAD O RHESYMAU**

- 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 gyswilt i dde-orllewin Cymru, ac mae'n cysylltu portladdoedd Aberdaugleddau ac Abergwan â gweddill y rwydwaith ffyrdd strategol. Mae'n rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T), 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 gyswilt pwysig rhwng aneddiadau Caerffyrddin, Sancer, Hendy-gwyn ar Daf, Hwlfordd ac Abergwan. 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 Penblewin i Groesffordd Maencoch (y cyfeirir atynt o hyn ymlaen fel "y Cynllun") yn cynnwys:

- Y Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd drafft, wedi'i gyhoeddi yn barod, i ddarparu ar gyfer adeiladu rhan newydd o Gefnffordd a thynnu statws cefnffordd rhannau presennol o Gefnffordd.
- Y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft, wedi'i gyhoeddi yn barod, i gau rhannau o gefnffordd wedi'i disodli a chau, gwella, creu neu newid ffyrdd eraill, llwybrau troed, llwybrau beicio, llwybrau cefyllau a mynedfeydd preifat.
- Y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, nawr wedi'i gyhoeddi, i ddarparu ar gyfer caffael tir a hawliau sydd eu hangen ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r Cynllun.

(Atgyfeiriwyd gyda'i gilydd fel "y Gorchymynion drafft")

- 1.3. Paratowyd Datganiad Amgylcheddol (ES) mewn cysylltiad â'r Gorchymynion drafft uchod ac mae ar gael i'w archwilio yn y lleoliadau a amlinellir yn rhan 10 y Datganiad o Resymau hwn. Mae'r prosiect hwn yn amodol ar Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) yn unol ag Adran 105A Deddf Prifffyrdd 1980, Cyfarwydddeb 2014/52/EU 2014 (a ddiwygiodd Gyfarwydddeb 2011) a Rheoliadau Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol sy'n gysylltiedig â Harbyrau, Prifffyrdd a Trafnidiaeth ) 2017.
- 1.4. Yn unol â Rheoliad 63 o Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 (fel y'u diwygiwyd), paratowyd Datganiad i Lywio Aseiad Pridol (SIAA) ar yr effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â'r Cynllun ar y safleoedd canlynol a ddynodwyd gan Ewrop ar gyfer cadwraeth natur:

- Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Afonydd Cleddau,