



## Adroddiad

Ymchwiliad a agorwyd ar 18/03/2014  
Ymweliadau safle a wnaed ar 21/01/14,  
17/03/14, 21/03/14, 27/03/14 a 11/04/14

gan **W S C Wadруп BEng (Anrh.),  
CEng, MICE, FCIHT**

Arolygydd a benodir gan Weinidogion Cymru

Dyddiad: 30/05/2014

## Report

Inquiry opened on 18/03/2014  
Site visits made on 21/01/14, 17/03/14,  
21/03/14, 27/03/14 and 11/04/14

by **W S C Wadруп BEng (Hons), CEng,  
MICE, FCIHT**

an Inspector appointed by the Welsh Ministers

Date: 30/05/2014

---

DEDDF PRIFFYRDD 1980

DEDDF CAFFAEL TIR 1981

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (A465) (DEUOLI O'R  
FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A  
CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN  
O DDOWLAIS (A4060), CEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (A470)  
(FFYRDD CYSYLLTU) 1999, GORCHYMYN (GILWERN I FRYN-MAWR)  
(DIWYGIO) 201-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI  
O'R FENNI I HIRWAUN A FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A  
CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN  
O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY  
(YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) (FFYRDD  
YMYL) 201-**

**GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CASTELL-NEDD  
I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD  
YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O  
ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A  
CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD  
CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) 201-**

**TRI HYSBYSIAD CYHOEDDUS O'R BWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIFAU  
DAN ADRAN 19 DEDDF CAFFAEL TIR 1981 MEWN PERTHYNAS Â THIR  
COMIN A MANNAU AGORED**

**HYSBYSIAD CYHOEDDUS O'R BWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIF FAN  
BARAGRAFF 6 ATODLEN 3 I DEDDF CAFFAEL TIR 1981**

Cyf Ffeil APP/E6840/13/515915

**GEIRFA A BYRFODDAU A DDEFNYDDIR YN YR ADRODDIAD HWN**

LIC	Llywodraeth Cymru
COBA	Dadansoddiad Cost a Budd yr Adran Drafnidiaeth/Llywodraeth Cymru
TUBA	Manteision Defnyddwyr Trafnidiaeth
BCR	Y Gymhareb Cost a Budd Economaidd
DMRB	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd yr Adran Drafnidiaeth/Llywodraeth Cymru
SRO	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
CPO	Gorchymyn Prynu Gorfodol
NCR	Llwybr Beicio Cenedlaethol
ES	Datganiad Amgylcheddol y cynllun
EIA	Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol
SIAA	Datganiad i Lywio Asesiad Priodol
SASICOM	Datganiadau ynghylch Atebion Amgen, Rhesymau Hanfodol er Budd Cyhoeddus Tra Phwysig a Mesurau Cydbwysio
ACA	Ardal Cadwraeth Arbennig
HG	Heneb Gofrestredig
SoDdGA	Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig
AIES	Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd
CNC	Cyfoeth Naturiol Cymru
APCBB	Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog
SINC	Safle o Ddiddordeb ar gyfer Cadwraeth Natur
cyd/TDCB	cerbyd y dydd/Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynyddol
SDTC	System Draenio Trefol Cynaliadwy
CRhAA	Cynllun Rheoli Ansawdd Aer
CRT	Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd
UDO	Uwchben Datwm Ordnans
WelTAG	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
TRFP	Blaenraglen Cefnffyrdd
CDLI	Cynllun Datblygu Lleol

PCC	Polisi Cynllunio Cymru
AO	Gorchymyn Diwygio (Llinell)
NMU	Defnyddwyr heblaw modurwyr

**RHAGDDODIAID A DDEFNYDDIR YN NOGFENNAU'R YMCHWILIAD**

WG	Rhagddodiad ar gyfer prif dystiolaeth Llywodraeth Cymru
DD	Dogfennau wedi eu hadneuo i'r cyhoedd gael craffu arnynt
S	Rhagddodiad ar gyfer ffeiliau dogfennau Cefnogwyr
R	Rhagddodiad ar gyfer ffeiliau'r rhai a wnaeth gynrychioliadau
O	Rhagddodiad ar gyfer dogfennau Gwrthwynebwyr
DD	Rhagddodiad ar gyfer dogfennau wedi eu hadneuo
ID	Rhagddodiad ar gyfer dogfennau a godwyd/gyflwynwyd yn yr Ymchwiliad

## TABL CYNNWYS

1. RHAGLITH .....	7
2. MATERION GWEITHDREFNOL A CHYFREITHIOL.....	9
3. DISGRIFIAD O'R CWMPASOEDD	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4 YR ACHOS AR GYFER LLYWODRAETH CYMRU .....	11
5 YR ACHOS AR GYFER Y CEFNOGWYR.....	45
6 YR ACHOS AR GYFER Y GWRTHWYNEBWYR.....	488
7 YR ACHOS AR GYFER Y RHAI SY'N GWNAED CYNRYCHIOLIADAU .....	71
8 YMATEB LLYWODRAETH CYMRU I'R RHAI SY'N GWNEUD GWRTHWYNEBIADAU A CHYNRYCHIOLIADAU .....	722
9 Y CYNIGION AMGEN I'R GORCHMYNION DRAFFT .....	966
10 CASGLIADAU.....	1033
11 ARGYMHELLION.....	14040
ATODIAD A: Y RHAI A OEDD YN BRESENNOL YN YR YMCHWILIAD .....	141
ATODIAD B: DOGFENNAU ATEGOL.....	143
ATODIAD C: ADDASIADAU A GEISIWYD GAN LYWODRAETH CYMRU .....	153
ATODIAD Ch: ADDASIADAU I'R GORCHMYNION A ARGYMHELLIR GAN YR AROLYGYDD .....	156

## MANYLION AM YR ACHOS

- O hyn ymlaen, cyfeirir at gynnig Llywodraeth Cymru i wella'r cefnffyrdd, a adwaenir fel Adran 2 Gwella'r A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd, fel "y cynllun" yn yr adroddiad hwn. Caiff cyfeiriadau at ddogfennau'r Ymchwiliad eu rhoi mewn cromfachau sy'n dilyn pob rhan o'r adroddiad.
- Byddai'r Gorchymyn Diwygio Llinell yn cael ei wneud dan Adran 10 Deddf Priffyrdd 1980 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (A4060), CEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (A470) (FFYRDD CYSYLLTU) 1999, GORCHYMYN (GILWERN I FRYN-MAWR) (DIWYGIO) 201- (DD001).
- Byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael ei wneud dan Adrannau 12, 14, 125 a 268 Deddf Priffyrdd 1980 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) (FFYRDD YMYL) 201- (DD002).
- Byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei wneud dan Adrannau 239, 240, 246, 250, 254 a 260 Deddf Priffyrdd 1980 a dan Adran 2 a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) Rhan 1 Atodlen 2 o Ddeddf Caffael Tir 1981 ac fe'i hadwaenir fel: GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) 201- (DD003).
- Cyhoeddwyd y Gorchymyn Diwygio Llinell (AO) a'r Gorchymynion Ffyrdd Ymyl (SRO) ar 10 Hydref 2013. Cyhoeddwyd y Gorchymyn Prynu Gorfodol (CPO) drafft ar 31 Hydref 2014. Daeth y cynnod gwrthwynebu cyfamserol i ben ar 21 Tachwedd 2013 (ID2, DD017, DD018, DD037, DD038, DD039).
- Cyhoeddwyd Hysbysiadau o Fwriad i Gyhoeddi 4 Tystysgrif yn unol ag Adran 19 a than baragraff 6 Atodlen 3 o Ddeddf Caffael Tir 1981, mewn perthynas â phryniant gorfodol Tir Comin, Mannau Agored a hawliau ar draws Mannau Agored, ar 31 Hydref 2013 (WG01/Atodiadau 4.1 a 4.2, DD004-DD007, DD204).
- Roedd y cynllun yn destun Asesiad o'r Effaith Amgylchedd, yn unol ag Adran 105A Rhan V Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb y Comisiwn Ewropeaidd 2011/92/EU (DD019).
- Cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol (ES) ar 10 Hydref 2013. Cyhoeddwyd Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol (SIAA) yn unol â Rheoliad 61 Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd Naturiol a Rhywogaethau 2010 mewn cysylltiad â'r effaith bosibl y gallai'r cynllun ei gael ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig Safleoedd Ystlumod Wysg, afon Wysg a Choedydd Cwm Clydach ar y dyddiad hwn hefyd DD008-DD015, DD016, DD042, DD210.

- Cyhoeddwyd atodiad gwirfoddol i'r Datganiad Amgylcheddol ar 25 Chwefror 2014 er mwyn diweddarau'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol oherwydd mân newidiadau dylunio a thrafodaethau â'r Cyrff Amgylcheddol Statudol (DD056, DD058).
- Cyhoeddwyd Atodiad i'r SSIA a 'Datganiad ynghylch Atebion Amgen, Rhesymau Hanfodol er Budd Cyhoeddus Tra Phwysig a Mesurau Cydbwyso (SASICOM)' ar 25 Chwefror 2014 hefyd. Roedd y rhain yn ofynnol gan nad oedd Cyfoeth Naturiol Cymru a Llywodraeth Cymru yn gallu cytuno ar gasgliad y SIAA gwreiddiol mewn perthynas â lefel y sicrwydd y gellid osgoi cael effaith niweidiol ar gyfanrwydd Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Safleoedd Ystlumod Wysg (DD057, DD059).
- Byddai'r Gorchmynion, pe cânt eu gwneud, yn awdurdodi'r Gweinidog, yn gweithredu ar ran Llywodraeth Cymru, i gyflawni gwelliannau i'r A465 Cefnffordd Blaenau'r Cymoedd rhwng Glanbaiden a man i'r gorllewin o Fryn-mawr, lle y byddai'n ymylu ar y ffordd ddeuol sy'n cael ei hadeiladu ar hyn o bryd. Hefyd, byddai'r Gorchmynion yn awdurdodi'r Gweinidog i israddio rhan fer o'r A465 yn Saleyard, yn ogystal â'r pwerau a roddwyd eisoes gan Orchymyn Llinell 1999 ar gyfer y rhan hon o Gefnffordd yr A465 (DD001-DD003).

## **CRYNODEB O'R ARGYMHELLION**

**Rwy'n argymhell bod y Gorchymyn Diwygio (Llinell) yn cael ei addasu, i gywiro mân hepgoriadau drafftio, a'i wneud fel y'i haddasir.**

**Rwy'n argymhell bod y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael ei addasu, a'i wneud fel y'i haddasir.**

**Rwy'n argymhell bod y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei addasu, a'i wneud fel y'i haddasir**

**Ar ben hynny, rwy'n argymhell bod pob un o'r 4 Tystysgrif, mewn perthynas â chaffael Tir Comin, Mannau Agored a Hawliau dros Fannau Agored, yn cael eu cyhoeddi.**

---

## 1 RHAGLITH

- 1.1 Fe'm penodwyd gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, sef un o Weinidogion Cymru, yn unol â Pharagraff 7 Atodlen 1 Deddf Priffyrdd 1980 ac Atodlen 13 (2) Deddf Caffael Tir 1981, i gynnal Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus cyfamserol i'r Gorchmynion drafft uchod ac adrodd yn ôl i Weinidogion Cymru. Er hwylustod, byddaf yn cyfeirio at yr Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus cyfamserol fel "yr Ymchwiliad" yn yr adroddiad hwn (DD203, DD204).
- 1.2 Cynhaliais gyfarfod Cyn-ymchwiliad yng Nghanolfan Gymunedol Hen Ysgol Gilwern, Gilwern, NP7 0AT ar 22 Ionawr 2014. Anfonwyd nodyn o'r cyfarfod at bawb a oedd wedi cofrestru yn y cyfarfod neu wedi cyflwyno gwrthwynebiad neu gynrychioliad ynghylch y Gorchmynion drafft. Mae'r nodyn yn Nogfen Ymchwiliad 1 (ID1) (DD043).
- 1.3 Cynhaliais yr Ymchwiliad yng Nghanolfan Gymunedol Hen Ysgol Gilwern, Lôn yr Ysgol, Gilwern, NP7 0AT, dros 15 niwrnod rhwng 18 Mawrth 2014 ac 11 Ebrill 2014. Roedd oddeutu 300 o aelodau'r cyhoedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad (DD044).
- 1.4 Cynhaliais arolygiadau safle ar fy mhen fy hun ar 21 Ionawr 2014 a 17 Mawrth 2014, dau arolygiad safle targedig ac â chwmni ar 21 Mawrth 2014 a 27 Mawrth 2014, ac arolygiad eang â chwmni ar ôl i'r Ymchwiliad ddod i ben ar 11 Ebrill 2014 (ID70).
- 1.5 Cyflwynwyd 62 gwrthwynebiad a 6 chynrychioliad cyn diwedd yr Ymchwiliad. Ystyriwyd pob un ohonynt. Ar ddiwedd yr Ymchwiliad, roedd 44 gwrthwynebiad heb eu bodloni o hyd ac roedd Llywodraeth Cymru wedi derbyn 21 mynegiad o gefnogaeth i egwyddor y cynllun.
- 1.6 Rhoddodd pedwar ar ddeg o dystion dystiolaeth yn yr Ymchwiliad ar ran Llywodraeth Cymru. Ymddangosodd un cefnogwr ac 16 o wrthwynebwyr yn yr Ymchwiliad, neu cawsant eu cynrychioli.
- 1.7 Ar ddiwedd y cyfnod gwrthwynebu, roedd prif seiliau'r gwrthwynebiadau i'r Gorchmynion drafft fel a ganlyn:
  - mae'r ffordd bresennol yn ddigonol
  - byddai lledu'r A465 yn wastraff arian cyhoeddus
  - yr effaith niweidiol ar Gwm Clydach
  - yr effaith niweidiol ar y Parc Cenedlaethol
  - yr effaith niweidiol ar Henebion Cofrestredig (HC) ac ar Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon
  - yr effaith niweidiol ar rywogaethau a warchodir, ar Safleoedd Ewropeaidd ac ar Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig (SoDdGA)
  - yr aflonyddwch cyffredinol ar gwmpasoedd yr ardal, gan gynnwys

llygredd golau a'r effaith ar y golygfeydd gweledol o gymunedau Bryn-mawr, Clydach, Maesygartha a Gilwern

- aflonyddwch ar draffig yng Ngogledd Clydach a Maesygartha yn ystod y cyfnod adeiladu
- y ddarpariaeth annigonol i gerddwyr a marchogion
- y mynediad anfodhaol i Gilwern, a'r ffordd allan, lle y dylid adeiladu cyffordd symudiad llawn ar yr A465 yn hytrach na slipffyrdd sy'n wynebu'r dwyrain yn unig
- y diffyg pont droed yng Ngilwern i gymryd lle'r strwythur presennol a fyddai'n cael ei dynnu trwy ledu'r ffordd
- y cysylltiad arfaethedig o'r A465 i Station Road, Gilwern ac effaith y cynllun ar y gymuned leol yno ac ar hyd Old Trap Road
- yr effeithiau niweidiol ar fuddiannau busnesau lleol, gan gynnwys y golygfeydd, a gweithrediad, Camlas Sir Fynwy a Brycheiniog, modurdy a Chanolfan Gwastraff ac Ailgylchu ym Mryn-mawr
- yr effeithiau niweidiol ar amaethyddiaeth ac ar fusnesau fferm
- dyluniad a lleoliad gwael y pontydd troed arfaethedig
- mesurau lleddfau plannu coed, a fyddai'n rhwystro golygfeydd annwyl ac yn cyfanheddu tir fferm gwerthfawr
- yr effaith ar ddatblygiad Navigation Inn
- byddai cyffordd Bryn-mawr yn rhy fawr ac yn cael effaith niweidiol ar fusnesau, potensial datblygu tir ac anheddau
- mae yna ddewisiadau amgen a fyddai'n ategu'r Gorchmynion drafft neu y gellid eu hadeiladu yn eu lle.

1.8 Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod yr holl Weithdrefnau Statudol wedi eu cwblhau'n gywir cyn dechrau'r Ymchwiliad (WGO1/B, ID2).

1.9 Byddai'r cynllun arfaethedig yn lledu'r ffordd bresennol i greu ffordd ddeuol, ar ei haliniad presennol gan mwyaf, ond â 2.2 cilometr yn cael eu hadeiladu oddi ar y llinell. Am hyd o oddeutu 2.2 cilometr rhwng Bryn-mawr a Blackrock, byddai'r lôn gerbydau i gyfeiriad y dwyrain hyd at 11 metr yn uwch nag i gyfeiriad y gorllewin (WGO4).

1.10 Mae'r adroddiad hwn yn cynnwys disgrifiad cryno o'r ardal, sylwedd yr achosion a gyflwynwyd, a'm casgliadau a'm hargymhellion i. Mae rhestrau o ymddangosiadau a dogfennau wedi eu hatodi yn Atodiad A ac Atodiad B, yn ôl eu trefn. Mae Atodiad C yn amlinellu'r addasiadau a gynigiwyd i'r Gorchmynion drafft, yn unol â chais Llywodraeth Cymru, ac Atodiad Ch fel yr argymhellwyd gennyf fi.



## **2 MATERION GWEITHDREFNOL A CHYFREITHIOL**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

- 2.1 Cynhaliwyd yr Ymchwiliad dan Reolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994 a Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau) (Cymru) 2010 (DD208, DD209).
- 2.2 Nid oedd unrhyw gyflwyniadau gweithdrefnol yn yr Ymchwiliad.
- 2.3 Gwnaeth un cyflwyniad cyfreithiol ar ran Llywodraeth Cymru yn ymwneud â gwrthodiad yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd (Ymgymerydd Statudol) i dderbyn pryniant gorfodol sawl llawn i dir yn ei meddiant (ID68).
- 2.4 Esboniais yn yr Ymchwiliad nad fy lle i yw penderfynu ar faterion cyfreithiol. Fodd bynnag, i'r graddau yr oedd yn ymwneud â'r dystiolaeth a nodwyd gan Lywodraeth Cymru wrth ymateb i wrthwynebiad yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd (O49), mae'n disgyn oddi mewn i'm cyrraedd i ac rwy'n mynd i'r afael ag ef wrth i mi ystyried y dystiolaeth ym mharagraffau 6.49 ac 8.130 i 8.132 ac yn fy nghasgliadau ym mharagraffau 10.0 i 10.11.
- 2.5 Yn yr Ymchwiliad, derbyniodd un gwrthwynebydd gynnig i gyfleuster cyfieithu o'r Gymraeg i'r Saesneg a oedd ar gael yn ddyddiol (ID1). Ar gais yr un gwrthwynebydd, gwnaed y llyfryn ymgynghorol a oedd yn amlinellu Cynnig Amgen 5 i'r Gorchmynion drafft, ac a hyrwyddwyd ganddo, yn ddogfen ddwyieithog i'w hystyried gan y cyhoedd.

## **3. DISGRIFIAD O'R CWMPASOEDD**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

- 3.1 Dangosir llun o'r awyr o'r ardal, â'r cynllun arfaethedig wedi ei arosod arno, rhwng tudalennau 18 a 19 o'r Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol. Mae hyn yn dangos y dopograffeg ddramatig bob ochr i goridor presennol cefnffordd yr A465, a fyddai'n darparu'r ôl troed ar gyfer y cynllun deuoli arfaethedig dros y rhan fwyaf o'i hyd (DD042).
- 3.2 Trwy ddilyn yr A465 bresennol, byddai'r cynllun yn rhedeg o gyfeiriad y gogledd-orllewin i'r de-ddwyrain, gan ddisgyn yn barhaus ar raddiant o 5% o dir uchel anwastad i'r gorllewin o Fryn-mawr (350m uwchben datwm ordnans (UDO)) trwy Gwm Clydach i wastadedd agored cymharol isel afon Wysg yng Nglanbaiden (120m UDO).
- 3.3 Byddai'r rhan fwyaf o'r cynllun wedi ei lleoli ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, ac eithrio ardal gymharol fach ychydig i'r gogledd a'r gorllewin o Fryn-mawr. Yno, byddai darn byr yn ardal weinyddol Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, a byddai'r gweddill yn ardal Cyngor Sir Fynwy (DD009).
- 3.4 Ar y pen gorllewinol ac i'r gorllewin o dref Bryn-mawr, byddai'r cynllun yn sefyll ar ysgwydd ogleddol y dyffryn sy'n cael ei ffurfio gan Clydach Dingle, mewn ardal o dir gwneud sy'n gysylltiedig â gwastraff cloddio. Yn y cyffiniau hyn ac ychydig i'r gogledd a'r gorllewin o Clydach Dingle, y mae llethrau tirwedd

uwchdirol Mynydd Llangatwg, sef ardal eang o Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog sy'n cael ei chymeriadu gan eangdiroedd o laswelltir heb ei wella.

- 3.5 O Clydach Dingle, mae ysgwydd y dyffryn yn disgyn yn serth i gyrion Brynmawr, lle mae'n troi'n sydyn tua'r dwyrain ar blygiad ac yn mynd i mewn i ddyffryn dramatig a chyfyngedig afon Clydach. Mae Cwm Clydach yn frithwaith o goetir hynafol a lled-naturiol, archaeoleg ddiwydiannol eang, brigiadau mwynau, nifer o ogofâu bach a phreswylfeydd bach. Mae ochrau'r ceunant bron yn ddiffwysol mewn mannau, ac mae'r coetiroedd collddail trwchus ar waelod y dyffryn wedi eu hystlysu gan glogwyni serth agored, brigiadau creigiog, llethrau sgri a rhaeadrau'n cwmpo i'r ochr i asgwrn cefn craigwely afon Clydach, sy'n cwmpo ac yn llifo'n gyflym (ID38).
- 3.6 Mae'r gefnffordd bresennol yn lôn gerbydau sengl â 3 lôn yn bennaf, o led ac aliniad amrywiol. Mae'n rhedeg trwy'r cwm ar silff uchel sydd wedi ei cherfio i ochr ogleddol y dyffryn, sydd wedi gorfodi strwythurau cynnal helaeth a gormesol a thrychfeydd craig serth. Mewn cyferbyniad, mae gwaelod ac ochr ddeheuol y cwm yn gartref i weddillion ei hen dreftadaeth ddiwydiannol drwm, y mae llawer ohonynt bellach wedi eu gorchuddio gan ganopi o goetir adfywiedig bob ochr i'r afon raeadrol a'i nentydd ystlysol sy'n tarddu o'r ddwy ochr i'r dyffryn. Mae'r amgylchedd hwn yn darparu llonyddwch i ardal sy'n agos at gefnffordd weithredol, ac sy'n cael ei chroesi gan brif linellau pŵer trydan a pheilonau mawr sy'n hawdd i'w gweld (ID38).
- 3.7 Mae gan rannau mawr o'r cwm, sydd ag ecoleg gyfoethog, a'r ardaloedd amgylchynol ddynodiadau rhyngwladol, cenedlaethol a lleol ar gyfer eu cynefinoedd bywyd gwyllt, tirwedd a diddordebau treftadaeth. Mae'r dreftadaeth naturiol hon wedi dod yn rhan o ganlyniad etifeddiaeth peirianeg, chwarela a thrafnidiaeth y diwydiant gwneud haearn arloesol a lleol, a oedd yn goruchafu'r ardal o ddechrau'r 17eg ganrif hyd ganol yr 20fed ganrif. Mae gweddillion haenau haearnfaen, ffyrdd glo, cwlferi, gwaith calch a chwareli calch, tramffyrdd, rheilffyrdd, pontydd, y gamlas, cledrau, Gwaith Haearn aruthrol Clydach ei hun, tomenni sorod, ac anheddau gweithwyr yn bodoli o hyd, ond mewn amgylchedd adfywiedig. Mae'r dreftadaeth hanesyddol hon wedi ei britho â rhwydwaith o lwybrau, llwybrau ceffyl a hawliau tramwy i ymwelwyr fanteisio ar hyd cyfan y cwm (WG06, WG07, WG09, WG11, WG11/B, ID13, ID17- ID21, ID23).
- 3.8 Yn uchel ac i'r gogledd o'r cwm y mae aneddiadau bach Blackrock a Gogledd Clydach, sydd wedi eu cysylltu ag un lôn gerbydau sengl hen, sef Main Road sy'n rhedeg yn gyflin â'r A465 bresennol, â phentrefi Maesygartha a Gilwern sy'n is i lawr y cwm (ID34).
- 3.9 Mae cymunedau Old Trap Road a Station Road, Gilwern, wedi eu sefydlu mewn amgylchoedd gwledig, ar glogwyni uchel â rhesi o goes ar ochr ddeheuol y dyffryn, ond wedi eu gwahanu oddi wrth brif bentref Gilwern gan yr A465 presennol (ID34).
- 3.10 Oddi mewn i'r cwm, ac ar lefel gymharol isel, y mae aneddiadau bach De Clydach a Saleyard, ac mae'r A465 presennol yn mynd trwyddynt neu'n agos atynt.
- 3.11 I'r dwyrain o Saleyard, daw'r dyffryn a'r afon yn fwy gwastad ac yn lletach bob

ochr i Gilwern. Ymhellach i'r dwyrain yng Nglanbaiden, ger pen eithaf dwyreiniol y cynllun, mae tir pori yn sefyll oddeutu 80m UDO, lle ceir golygfeydd eang o Ddyffryn Wysg ac mae'r mynyddoedd cwmpasol yn dod i'r golwg wrth i gymeriad topograffig yr ardal weddnewid yn wastadedd dyffryn afon iseldirol (DD009, DD034, DD042, ID34).

- 3.12 O Lanbaiden i gyfeiriad y dwyrain, mae'r gefnffordd eisoes wedi ei hadeiladu fel ffordd ddeuol fodern â 2 lôn, ac mae'r llain ganol wedi ei lledu'n sylweddol ger cylchfan Glanbaiden gan gymhwyso argloddiau uchel a adeiladwyd fel rhan o Ran 1 cynllun gwella'r A465, yn barod ar gyfer adeiladu trosffordd Rhan 2 yn ddiweddarach.
- 3.13 Mae coridor cyfan yr A465 wedi ei amgáu gan gadwyn o fynyddoedd ysblennydd, anferth, uchel a threchol Mynydd Llangatwg, Llanelly Hill, Gilwern Hill ac, yn y pellter, Mynydd Pen-y-fâl (DD009).

#### **4 YR ACHOS AR GYFER LLYWODRAETH CYMRU**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

##### **Cefndir y cynllun**

- 4.1 Adeiladwyd yr A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd yn y 1960au fel lôn gerbydau sengl â 3 lôn, ac fe'i troswyd yn lôn gerbydau 2+1 ym 1975, a oedd yn caniatáu dwy lôn o draffig i un cyfeiriad ac un lôn ar gyfer y llif i'r cyfeiriad arall.
- 4.2 Dros amser, rhoddwyd gallu cludo diogel y drefn ffyrdd honno dan straen a chydabuwyd diffyg mewn astudiaeth draffig ym 1989, a oedd yn argymhell deuli'r 40 cilometr o'r Fenni i Hirwaun, yr oedd ffyrdd deuol eisoes yn weithredol bob ochr iddi (WG01/B, WG03, WG04, DD524).
- 4.3 Mae'r A465 yn ffurfio rhan o Rwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd ond, wrth redeg ar draws blaenau cymoedd Morgannwg a Gwent, mae hefyd yn gysylltydd rhanbarthol pwysig sy'n cysylltu olyniaeth o ffyrdd cefnol o'r gogledd i'r de, diwydiant lleol a chymunedau (WGO1/C - Atodiad 1).
- 4.4 Ym 1994, ymgynghorwyd â'r cyhoedd ar y dewisiadau ar gyfer y llinell rhwng Y Fenni a Hirwaun. Roedd yr ymgynghoriad hwnnw yn cynnwys dau ddewis rhwng Gilwern a Bryn-mawr, sef uwchraddio'r ffordd bresennol ar y llinell, a'r dewis arall yn wyriad amlwg o'r aliniad presennol trwy Gwm Clydach. Roedd y cyhoedd yn ffafrio'r dewis ar y llinell o ffactor o 2.5 i 1, ynghyd â'r Awdurdod Priffyrdd Lleol, ond roedd yr Awdurdod Cynllunio Lleol o blaid y dewis arall (WG01/C Atodiad 3).
- 4.5 Ym mis Gorffennaf 1995, cyhoeddodd Ysgrifennydd Gwladol Cymru y llinell ddewisol ar gyfer y gwelliant cyffredinol ac, ym 1997, cyhoeddwyd Gorchymyn Llinell drafft yn diffinio'r llinell hon, ynghyd â Datganiad Amgylcheddol (ES) llawn.
- 4.6 Yn dilyn Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ym 1998, gwnaeth yr Ysgrifennydd Gwladol y Gorchymyn Llinell rhwng Y Fenni a Hirwaun ym 1999, ynghyd â'r Gorchymynion Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymynion Prynu Gorfodol ar gyfer Rhannau 1 a 4 o'r gwaith

- gwella. Gwarchodwyd y Gorchymyn Llinell a wnaed rhag cyrch datblygu trwy ddsbarthu Hysbysiad TR 111 i'r Awdurdodau Cynllunio Lleol (DD020-DD036, DD051, DD052).
- 4.7 Argymhellodd Arolygydd Ymchwiliad Cyhoeddus 1998 y dylid dileu'r lôn ddringo arfaethedig ac unrhyw gilfannau, heblaw am arosfannau bysiau, yng Nghwm Clydach o'r cynigion (DD052).
  - 4.8 Ystyriodd yr Ysgrifennydd Gwladol yr argymhellion hyn, ond roedd o'r farn y gellid mynd i'r afael â'r cyfryw faterion trwy ddyluniad manwl sy'n angenrheidiol ar gyfer Gorchymyn Prynu Gorfodol dilynol (DD051, DD052).
  - 4.9 Rhannwyd y cynllun gwella yn 6 rhan am resymau adeiladu a gweinyddol. Mae rhannau 1 a 4, rhwng Y Fenni a Gilwern, a rhwng Tredegar a Dowlais yn ôl eu trefn, wedi eu cwblhau. Mae rhan 3 o Fryn-mawr i Dredegar yn cael ei hadeiladu ar hyn o bryd.
  - 4.10 Ym mis Mehefin 2011, penodwyd Costain o dan gontract ymwneud cynnar gan gontractwr i ddylunio a, phe caiff ei chymeradwyo, adeiladu Rhan 2 rhwng Gilwern a Bryn-mawr (WG01/A, B, C, WGO5).
  - 4.11 Roedd y Gorchymyn Llinell a wnaed ym 1999 yn rhoi'r awdurdod i Weinidogion Cymru symud ymlaen â'r cynllun gwreiddiol yn ei gyfanrwydd ond, yn dilyn Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ar gyfer Rhan 3 yn 2011 a datblygu'r dyluniad, gwnaed rhai addasiadau a achosodd gwyriad oddi wrth y llinell wreiddiol. O ganlyniad, nid oedd y llinell a wnaed yn gynharach ar gyfer Rhan 2 yn gydnaws yn ei phen dwyreiniol mwyach â'r hyn a oedd yn cael ei adeiladu ar gyfer Rhan 3 ger Bryn-mawr.
  - 4.12 Ar ben hynny, er 1999, mae statws cyfyngiad ffisegol mawr ar y dyluniad gwreiddiol, sef ffatri fawr Anacomp ym Mryn-mawr, wedi newid. Daeth Safleoedd Ystlumod Wysg yn ACA ddynodedig ac esblygodd proses yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd yn ystod y cyfnod hwn, gan ddod â mwy o warchodaeth i ardaloedd a nodweddion arbennig (DD053, DD210).
  - 4.13 Byddai'r Gorchymyn Diwygio drafft presennol yn disodli'r Gorchymyn Llinell a gymeradwywyd ym 1999 â llinell newydd ar gyfer Rhan 2. Datblygwyd y llinell ddiwygiedig i gydnabod y newidiadau i Ran 3, cymyniad ffatri Anacomp a statws uwch y cyfyngiadau amgylcheddol ger Bryn-mawr (DD001).

***Y gwahaniaethau rhwng cynllun 1999 a'r cynigion presennol***

- 4.14 Roedd y newidiadau i gynllun 1999 fel a ganlyn:

- Trwy Gwm Clydach, byddai lleiniau caled cul a lleiniau ymyl ffordd, a dim lôn ddringo.
- Yng Ngilwern, byddai cyffordd rhwng y pentref a'r A465 yn cael ei chreu ar gyfer traffig yn ymuno ac yn ymadael i gyfeiriad dwyreiniol.
- Byddai cyffordd Saleyard yn defnyddio mwy o aliniad presennol yr A465 (WG01/A, B, C).
- Byddai aliniad y brif lôn gerbydau trwy Fryn-mawr yn cael ei symud ymhellach i'r gogledd a byddai cynllun y gyffordd yn cael ei ailgyflunio.
- Byddai Intermediate Road yn cael ei chau i gerbydau.
- Byddai lôn gerbydau â lefelau gwahân yn cael ei chyflwyno o Fryn-mawr i Blackrock.

## **Polisiâu, Rhaglenni a Strategaethau Cenedlaethol, Rhanbarthol a Lleol**

### ***Y Rhaglen Lywodraethu 2011-2016 (DD101)***

- 4.15 Rhaglen Lywodraethu 2011-16 yw'r cynllun gweithredu cyfredol sydd â'r nod o gyflawni maniffesto'r Llywodraeth. Mae'n cynnwys y nodau lefel uchel a'r camau gweithredu allweddol canlynol:
- cryfhau busnesau, creu swyddi a thwf economaidd
  - lleihau tlodi, yn enwedig tlodi parhaus, a lleihau'r tebygolrwydd y daw pobl yn dlawd
  - sicrhau bod cymunedau gwledig yn parhau i ffynnu a'u bod yn gallu cynnig ansawdd bywyd rhagorol a hygyrchedd gwell trwy gyflawni'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (DD105)
  - gwella sgiliau ar gyfer cyflogaeth yng Nghymru trwy annog prentisiaethau ac annog pobl ifanc i fynd i'r meysydd gwyddoniaeth a pheirianeg
  - mynd i'r afael â "diweithdra" a chynyddu incwm aelwydydd
  - creu manau cynaliadwy i bobl a chyflwyno'r Bil Priffyrdd a Thrafnidiaeth (Llwybrau Beicio) (DD205)
  - gwneud cymunedau'n fwy diogel.
- 4.16 I gefnogi'r Rhaglen, byddai'r cynllun yn helpu twf economaidd a busnesau trwy leihau costau trafndiaeth a darparu sicrwydd. Byddai diogelwch cymunedol yn cael ei wella trwy dargedu defnyddwyr ffyrdd risg uchel er mwyn lleihau damweiniau. Byddai llwybrau beicio'n annog teithio cynaliadwy. Byddai'r contractwr yn cynnig prentisiaethau ac yn ymgysylltu â disgyblion yr ysgol leol, gan helpu ffyniant ac annog pobl ifanc i ddilyn gyrfa mewn peirianeg ac adeiladu (WGO1/A, WG05).

### **Cynllun Gofodol Cymru (diweddariad 2008) (DD102)**

- 4.17 Mae hwn yn gosod y cyd-destun ar gyfer ystyriaethau cynllunio gofodol yng Nghymru. Mae'n hyrwyddo datblygiad cynaliadwy sy'n gwella lles ac ansawdd bywyd trwy integreiddio amcanion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol yng nghyd-destun defnydd mwy effeithlon o adnoddau naturiol. Nod y Cynllun yw datblygu mynediad mewn ffyrdd sy'n annog gweithgarwch economaidd, yn ehangu cyfleoedd cyflogaeth, yn sicrhau gwasanaethau o ansawdd a chymbwysu'r manteision cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd y gall teithio eu cael. Y weledigaeth ar gyfer de-ddwyrain Cymru yw y byddai'r rhanbarth yn cystadlu'n rhyngwladol trwy gynyddu ei welededd byd-eang trwy gysylltiadau cryfach rhwng y Cymoedd a'r arfordir, ac â'r DU a gweddill Ewrop; gan helpu i ledaenu ffyniant yn yr ardal a bod o fudd i rannau eraill o Gymru.
- 4.18 Mae Cynllun Gofodol Strategaeth Rhwydwaith y Brifddinas yn rhagweld y bydd datblygiad newydd yn canolbwyntio ar 14 anheddiad allweddol, y mae ardal Blaenau'r Cymoedd yn un ohonynt, sef ardal sy'n cael ei chydabod yn un o'r ardaloedd mwyaf agored i niwed yn ne-ddwyrain Cymru. Mae'r Cynllun yn cydnabod bod yr A465 yn goridor trafndiaeth pwysig sy'n gwasanaethu'r ardal hon ac yn ei chysylltu â gorllewin Cymru a gorllewin canolbarth Lloegr ac yn darparu mynediad i Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a chanolbarth Cymru. Ar ben hynny, yr A465 yw'r brif ffordd sy'n cysylltu "aneddiadau allweddol â blaenoriaeth" Merthyr Tudful, Caerffili, Rhondda Cynon Taf, Aberdâr a'r Fenni. Mae'r Cynllun yn amlygu'r strategaeth adfywio 15 mlynedd, sy'n cael ei ddatblygu mewn partneriaeth lawn â'r 5 Awdurdod Lleol sy'n cwmpasu gweinyddiaeth yr ardaloedd hyn.
- 4.19 Trwy wella'r A465, byddai'r cynllun yn cefnogi dyheadau'r Cynllun trwy ddarparu teithio mwy sicr a all, yn ei dro, arwain at ganfyddiad gwell o agweddau cymdeithasol ac amgylcheddol yr ardal (WGO1/A).

### **Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (DD206)**

- 4.20 Mae'r Strategaeth yn hyrwyddo rhwydwaith trafndiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd wrth gryfhau bywyd economaidd a chymdeithasol y wlad. Mae'n amlinellu strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer trafndiaeth, gan gynnwys y canlynol:
- lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol niweidiol eraill, gan gynnwys llygredd aer
  - addasu i effaith newid yn yr hinsawdd
  - cynyddu'r defnydd o ddeunyddiau cynaliadwy
  - integreiddio trafndiaeth leol
  - gwella mynediad rhwng aneddiadau allweddol, i addysg, hyfforddiant, siopa, cyfleusterau hamdden a gofal iechyd
  - gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth

- gwella symudiad dibynadwy effeithlon llwythi, pobl a mynediad at atyniadau ymwelwyr
- gwella cysylltedd rhyngwladol a chenedlaethol
- gwella diogelwch a diogeled gwirioneddol ac ymddangosiadol
- gwella effaith trafndiaeth ar yr amgylchedd lleol, treftadaeth a bioamrywiaeth.

Yn unol â'r polisi hwn, byddai'r cynllun:

- yn sicrhau bod y seilwaith trafndiaeth newydd hwn ar hyd yr A465 yn gallu ymdopi â'r newid yn yr hinsawdd trwy beirianeg a dylunio
- yn lleihau sŵn traffig, rhaniadau rhwng ardaloedd, llygredd aer a dŵr a'r effeithiau niweidiol ar fioamrywiaeth trwy ymgorffori mesurau lliniaru helaeth yn y cynllun
- yn defnyddio deunyddiau lleol, y byddai rhai ohonynt yn cael eu caffael ar y safle
- yn darparu cysylltiadau i gerddwyr, marchogion a chymunedau trwy danffyrdd a phontydd troed ar draws y ffordd ddeuol, a llwybrau troed a llwybrau ceffyl mewn mannau eraill
- yn darparu cysylltiadau cerdded a beicio â chymunedau ac i rwydwaith y llwybr beicio cenedlaethol (NCR) pellter hir trwy lwybr NCR 46
- yn gwella dibynadwyedd rhwydweithiau'r ffyrdd rhwng aneddiadau allweddol a safleoedd cyflogaeth lleol
- gwella llwybrau strategol rhwng y dwyrain a'r gorllewin
- lleihau damweiniau ffordd trwy ddarparu lôn gerbydau fwy diogel a chael gwared â safleoedd clwstwr lle mae gwrthdrawiadau'n dueddol o ddigwydd.

### **Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol mis Mawrth 2010 (DD105)**

- 4.21 Mae'r Cynllun yn amlinellu sut y byddai'r Strategaeth Drafndiaeth yn cael ei chyflawni yn ystod y cyfnod o 2010-2015. Mae'n cydnabod bod yr A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd yn darparu cysylltiad strategol ar gyfer Cymoedd y gogledd, yn cefnogi adfywiad ac yn darparu cysylltiad amgen rhwng gorllewin Cymru a chanolbarth Lloegr.
- 4.22 Blaenoriaethwyd y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol ym mis Rhagfyr 2011 ac roedd yn cadarnhau bod y cynllun wedi ei fwriadu i ddechrau yn 2014, sy'n gyson ag Ailflaenoriaeth ffurfiol y Flaenraglen Cefnffyrdd. Mae cynnwys y cynllun yn y Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol yn cadarnhau ei fod yn bodloni gofynion cynaliadwyedd cyffredinol dogfennau polisi'r Llywodraeth.
- 4.23 Roedd pob cynllun yn y Cynllun yn destun proses datblygu dewisiadau, yn unol

â'r fethodoleg a amlinellwyd yn Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) er mwyn sicrhau y byddant yn gydnaws â pholisïau trafndiaeth Cymru (DD507).

- 4.24 Roedd blaenoriaethu'r cynllun yng Nghynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2011 yn cadarnhau y byddai'n dechrau yn 2014-15.
- 4.25 Yn unol â'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, byddai'r gwelliannau i'r A465:
- yn helpu i integreiddio trafndiaeth leol trwy leihau tagfeydd ar ffyrdd lleol ar gyfer trafndiaeth leol
  - yn gwella mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol trwy wella amseroedd teithio a dibynadwyedd
  - yn gwella cysylltedd rhyngwladol, oherwydd bod yr A465 yn rhan o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd
  - yn cynyddu diogelwch a diogeled trwy ddarparu cyfleoedd diogel i oddiweddyd a llwybrau beicio
  - yn lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol eraill trwy gael gwared â thagfeydd.

#### ***Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru (ID5) (DD108) (DD106)***

- 4.26 Cyhoeddwyd y Fframwaith ym mis Gorffennaf 2013 i dargedu gostyngiadau sylweddol i nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd yng Nghymru erbyn 2020. Trwy'r cynllun, byddai deuoli lôn gerbydau sengl sy'n cael ei defnyddio'n drwm a chael gwared â thraffig trwodd o gyffyrdd presennol yn helpu i gyflawni'r targedau hyn.

#### ***Y Flaenraglen Cefnffyrdd (TRFP) Ailflaenoriaethu 2008 (DD106)***

- 4.27 Caiff y cynllun ei restru yng Ngham 2 y Flaenraglen Cefnffyrdd, sy'n cael ei ddiffinio "â safle uchel" ac sydd wedi ei drefnu i ddechrau adeiladu rhwng 2011 a 2014.

#### ***Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (DD207)***

- 4.28 Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol wella llwybrau i feicwyr a cherddwyr yn barhaus ac, yn achos ffyrdd newydd, cynnwys gwelliannau diogel ac ymarferol yn ystod y cam dylunio. Mae dyluniad y cynllun wedi cydymffurfio'n amlwg â'r Ddeddf.

#### ***Polisiau Economaidd Cenedlaethol a Rhanbarthol Perthnasol***

#### ***Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi (DD104)***

- 4.29 Cyhoeddwyd y Cynllun yn 2012 ac mae'n amlinellu blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer buddsoddi cyfalaf strategol, eu cwmpas, eu cydlynid a'u cyflawnid ar gyfer buddsoddiadau seilwaith pwysig i hybu twf economaidd a chyfrannu'n sylweddol at les economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol



hirdymor pobl a chymunedau Cymru. Mae'r Cynllun yn cynnwys y cynllun fel blaenoriaeth buddsoddi lefel uchel sydd â'r nod o wella cysylltiadau rhwng y dwyrain a'r gorllewin, a fydd yn dechrau cael ei adeiladu yn 2014-15.

**Syniadau Blaengar – Strategaeth ar gyfer Blaenau'r Cymoedd 2020 (DD111)**

- 4.30 Mae'r strategaeth yn darparu fframwaith strategol ar gyfer ardal Blaenau'r Cymoedd ac yn amlinellu ei gweledigaeth yn unol â Chynllun Gofodol Cymru. Caiff uwchraddio Ffordd Blaenau'r Cymoedd ei ystyried yn gyfle allweddol yn y strategaeth i ategu'r adfywiad lleol a amlinellir yn y strategaeth. Y nodau strategol yw:
- darparu cyfleusterau sy'n cael eu defnyddio'n gyson ac sy'n hynod hygyrch
  - cysylltu pobl yn uniongyrchol â gwaith
  - gwella cyfleoedd i fusnesau ac unigolion
  - cysylltu atyniadau a chyfleusterau lleol a rhanbarthol.
- 4.31 Byddai'r cynllun, sy'n cael ei gydnabod yn y strategaeth, yn cyfrannu at y strategaeth ac yn rhan sylfaenol ohoni trwy ddarparu cysylltiadau trafndiaeth gwell o gymunedau difreintiedig ac annog twf economaidd o fewn y coridor (WG01A).

**Cronfeydd Strwythurol Ewropeaidd 2007-2013 – Fframwaith Trafndiaeth Cynaliadwy (DD112)**

- 4.32 Nod cyffredinol y Fframwaith yw cynyddu hygyrchedd oddi mewn i ranbarthau y mae angen eu hadfywio. Yn benodol, mae'n targedu gwelliannau i'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd, sy'n gwella hygyrchedd i farchnadoedd Ewropeaidd a chyfleoedd gwaith, ac i gynlluniau sy'n lleihau tagfeydd â'r lefelau allyriadau carbon cysylltiedig. Mae'r Fframwaith yn cydnabod y cynllun yn un a fyddai'n rhoi symbyliad ar gyfer adfywio economaidd a chymdeithasol y rhan hon o dde Cymru (WG01A).

**Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid – Fframwaith Adfywio Newydd (2013) (DD114)**

- 4.33 Mae'r Fframwaith yn cyfeirio y dylai pawb yng Nghymru fyw mewn cymunedau llewyrchus, cynaliadwy, llawn addewid, sydd â chysylltiadau da, economi leol gref ac ansawdd bywyd da. Byddai'r cynllun yn helpu'r weledigaeth hon trwy:
- wella'r economi a chreu mwy o swyddi
  - cymunedau â chysylltiadau da, sydd wedi eu cefnogi gan drafndiaeth
  - amgylchedd hanesyddol a naturiol sydd wedi ei reoli'n dda, lle mae treftadaeth a chymeriad hanesyddol yn cael eu cadw, eu gwerthfawrogi a'u cynnal

- gweithlu medrus a hyderus
- amgylchedd lleol cynaliadwy o ansawdd uchel.

***Polisiâu Cynllunio Lleol Perthnasol ar gyfer Datblygu a Menter***

***Ardal Fenter Glyn Ebwy (DD529)***

- 4.34 Mae'r ardal hon yn un o 7 yng Nghymru. Ei diben yw annog buddsoddwyr a busnesau i adleoli i Lyn Ebwy. Byddai'r cynllun yn rhoi hwb sylweddol i ymdrechion y fenter hon.

***Strategaeth Adfywio Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent 2009 (DD118)***

- 4.35 Dywed y Strategaeth Adfywio mai'r A465 yw'r cysylltiad pwysicaf â'r rhwydwaith ffyrdd cenedlaethol. Bu ei huwchraddio yn brif flaenoriaeth ar gyfer cryfhau mantais gystadleuol Blaenau Gwent.

***Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru***

- 4.36 Mae gan y Gynghrair raglen 15 mlynedd ar gyfer integreiddio trafndiaeth a'i gwneud yn gynaliadwy erbyn 2025. Ei gweledigaeth yw cael system drafnidiaeth fodern, hygyrch ac integredig sy'n cynyddu cyfleoedd, yn hyrwyddo ffyniant i bawb ac yn gwarchod yr amgylchedd. Byddai'r cynlyn yn helpu i wireddu'r weledigaeth hon trwy leihau tagfeydd, gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy dibynadwy a gwella golwg weledol yr ardal (DD110).

***Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, a fabwysiadwyd ym mis Tachwedd 2012 (DD509)***

- 4.37 Dywed polisi T6 y CDLI y byddai'r cynllun yn hwyluso adfywio'r ardal a bod disgwyl i'r gwelliannau greu gweithgarwch economaidd a buddsoddiad newydd a pharhaus.

***Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Fynwy, a fabwysiadwyd ym mis Chwefror (DD510)***

- 4.38 Mae'r cynllun hwn yn amlygu'r angen am dwf a ffyniant economaidd i wella ystod ac ansawdd y cyfleoedd cyflogaeth sydd ar gael yn Sir Fynwy.

***Cynllun Datblygu Lleol Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, a fabwysiadwyd ym mis Rhagfyr (DD542)***

- 4.39 Mae'r Cynllun yn amodi polisiâu rheoli datblygu ac y dylai datblygiadau mawr ond mynd rhagddynt lle y profir eu bod er budd i'r cyhoedd. Dan y CDLI, bydd yr Awdurdod yn gwrthwynebu unrhyw gynnydd i adeiladu llwybr newydd trwy'r Parc Cenedlaethol, neu unrhyw raglen o welliannau mawr i lwybrau presennol a fyddai'n darparu ar gyfer traffig trwedd ychwanegol, neu'n ei annog i'w defnyddio, ac eithrio'r A465, yr A470 ac unrhyw gynllun a warchodir gan Orchymyn Llinell Ffordd.

- 4.40 Mae Gorchymyn Llinell a wnaed eisoes yn gwarchod cynllun cyffredinol yr A465. Mae'r Cynllun yn mynd ymlaen i ddweud y byddai'r Awdurdod yn cefnogi egwyddor lledu'r A465 gan y byddai'n lleihau traffig ar gefnffordd yr A40 trwy'r Parc Cenedlaethol ac yn gwella diogelwch ar yr A465. Mynegwyd pryder ynghylch yr effaith ar Gwm Clydach, a fyddai angen ystyriaeth arbennig (DD051).
- 4.41 Mae Polisi 14 y Cynllun yn amodi y caiff cynigion datblygu ond eu caniatáu lle y profir na fyddai unrhyw effaith niweidiol yn cael ei phrofi ar ansawdd awr, yn unigol neu'n gronnus. Ni fyddai cynigion ar gyfer datblygiad sy'n debygol o gael effaith niweidiol ar ansawdd aer, neu a all fod yn llygru, yn cael eu caniatáu oni bai y darperir mesurau lliniaru i osgoi'r effaith (WG01).

### ***Polisiâu Amgylcheddol a Thirwedd Cenedlaethol a Rhanbarthol Perthnasol***

#### ***Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru (DD113)***

- 4.42 Caiff strategaeth hirdymor Llywodraeth Cymru ar gyfer yr amgylchedd ei hamlinellu yn nogfen Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru 2006. Ei nod yw darparu fframwaith ar gyfer cyflawni amgylchedd glân, iach, biolegol amrywiol sy'n cael ei werthfawrogi gan y bobl, ochr yn ochr ag un sy'n ffynnu ac yn cyfrannu at les economaidd a chymdeithasol pawb yng Nghymru. Mae datblygu'r cynllun wedi ceisio darparu cydbwysedd rhwng ei fanteision, gan gynnwys y manteision amgylcheddol, a'i effaith amgylcheddol (WG06).
- 4.43 Byddai'r cynllun yn gwella'r amgylchedd mewn mannau, ond byddai, i raddau helaeth, yn cael effaith niweidiol ar rai cymunedau sy'n agos at y cynllun, ac yn dod â chostau amgylcheddol. Rhoddwyd pwysau llawn i'r costau hyn ac mae pob astudiaeth, dadansoddiad a cham gweithredu a oedd yn angenrheidiol i gydymffurfio â Rheoliadau Amgylcheddol Ewrop a'r DU wedi cael eu cwblhau yn ystod cam dylunio'r cynllun. Mae hyn wedi arwain at ymgorffori mesurau lliniaru hirdymor yn y dyluniad, a byddai'r rhain yn cael eu cwmpasu gan gynlluniau rheoli hirdymor (WG01A, DD212, DD214, DD216, DD217, DD218, DD219).

#### ***Strategaeth Tirlunio'r A465 Blaenau'r Cymoedd 2007 (DD116)***

- 4.44 Lluniwyd y strategaeth hon i ddarparu arweiniad strategol ar gyfer tirlunio'r holl welliannau i'r A465 o'r Fenni i Hirwaun. Mae'r tirlunio arfaethedig ar gyfer y cynllun yn cydsynio â'r strategaeth gyffredinol er mwyn:
- canolbwyntio ar ymyriadau a gwelliannau ym mharth dylanwad gweledol y cynllun
  - cyfleu hanes Blaenau'r Cymoedd, ei bobl, ei atyniadau a'i gyfleusterau, a rôl phosibl celfyddyd gyhoeddus yn lleol
  - darparu cyfleoedd i ymwelwyr a theithwyr fanteisio ar y dirwedd i hyrwyddo byw'n iach
  - darparu "pyrth" i'r dirwedd ehangach gan gynnwys Parc Cenedlaethol

Bannau Brycheiniog, Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon ac atyniadau lleol.

**Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd 2010 – y Cynllun Ymaddasu (DD115)**

- 4.45 Mae gan Lywodraeth Cymru strategaeth i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr 3% y flwyddyn o 2011 mewn meysydd lle mae cymhwysedd wedi ei ddatganoli. Mae'r sector trafndiaeth yn gyfrifol am tua phumed o'r targed o 3%. Rhaid i bob prosiect seilwaith ymgorffori ymaddasiadau newid yn yr hinsawdd fel rhai o'u hymagwedd tuag at ddatblygu cynaliadwy. Byddai'r cynllun yn lleihau tagfeydd presennol ac felly'n lleihau allyriadau, er na fyddai'n lleihau twf traffig.

**Deddf Rheoli Llygredd 1974 (DD229)**

- 4.46 Mae'r Ddeddf Rheoli Llygredd yn rhoi pwerau i Awdurdodau Lleol reoli sŵn o safleoedd adeiladu ac yn argymhell y dylid gweithredu arweiniad a roddwyd gan Safon Brydeinig 5228 mewn perthynas â gwaith adeiladu mawr. Gall yr Awdurdod Lleol gyflwyno hysbysiad yn manylu ar lefel y sŵn a'r dirgryniad na ddylid rhagori arnynt ar safle penodol. Rhaid i'r contractwr gael caniatâd ar gyfer oriau gwaith ymlaen llaw (WG05, DD402, DD403).

**Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) 2006 a ddiwygiwyd yn 2009 (DD231)**

- 4.47 Roedd y Rheoliadau'n ei gwneud yn ofynnol i gynhyrchu mapiau sŵn amgylcheddol mewn ardaloedd o amgylch prif ffyrdd yng Nghymru a chynlluniau gweithredu i reoli sŵn yn yr ardaloedd hyn.

**Rheoliadau Inswleiddio rhag Sŵn 1975/1998 (DD226, DD227)**

- 4.48 Mae'r rhain yn nodi bod rhaid i Awdurdod Priffyrdd gynnig lliniaru sŵn ar gyfer eiddo lle y byddai traffig ar ffordd newydd yn cyfrannu at gynyddu sŵn o leiaf 1 dB (A), ar lefel o 68 dB (A) neu'n uwch ac o leiaf 1 dB (A) yn uwch na'r lefel uchaf heb y ffordd. Lle mae cyfrifiadau'n dangos y byddai hynny'n berthnasol, byddai perchenogion yr eiddo yn cael eu hysbysu (DD226, DD227).

**Polisi Cynllunio Cymru f6 – Sŵn (PCC) (DD120)**

- 4.49 Dywed PCC mai amcan polisi ar gyfer sŵn yw lleihau allyriadau a lleihau lefelau sŵn amgylchynol i lefel dderbyniol, oherwydd bod sŵn yn cael effaith uniongyrchol ar fywyd gwylt ac amwynder (DD120).

**Cynllun Datblygu Unedol Mabwysiedig Cyngor Sir Fynwy, 2006 a ddisodlwyd gan y Cynllun Datblygu Lleol Mabwysiedig (DD543)**

- 4.50 Dywed polisi ENV6 y Cynllun, yn achos datblygiadau sy'n creu sŵn, y dylai datblygwyr gyflwyno gwybodaeth am yr effaith sŵn debygol a chymryd camau i leihau'r sŵn hwnnw. Pe byddai'r sŵn yn annerbyniol o hyd ar ôl ei liniaru, dylid gwrthod y datblygiad. Byddai'r contractwr yn ymgysylltu â'r Awdurdod ymhell cyn dechrau adeiladu er mwyn cael yr awdurdod i fynd rhagddo (WG06).

## **Polisiau Cenedlaethol a Lleol Perthnasol ar Dreftadaeth**

### **Polisi Cynllunio Cymru (DD120)**

- 4.51 Dylai polisiau Cynlluniau Datblygu adlewyrchu'r angen i warchod safle ar Restr Treftadaeth y Byd, gan bwysleisio'r angen i warchod y safle a'i leoliad ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.
- 4.52 Yn ymwneud yn benodol â'r Gofrestr Tirweddau, Parciau a Gerddi o Ddiddordeb Hanesyddol yng Nghymru, dywed Polisi Cynllunio Cymru y dylai Awdurdodau Cynllunio Lleol ystyried maint datblygiadau a fyddai'n cael mwy nag effaith leol ar dir hanesyddol.

### **Datblygu Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (PCBB)**

- 4.53 Caiff datblygiadau sy'n effeithio'n uniongyrchol neu'n anuniongyrchol ar ardaloedd sydd wedi eu cofrestru'n dirweddau hanesyddol ond eu caniatáu os caiff cyfanrwydd a chydlyniad hanfodol yr ardal, fel y'i diffinnir ar y Gofrestr, eu cadw neu eu gwella. Ni chaiff cynigion datblygu a fyddai'n effeithio ar leoliad adeilad rhestredig eu caniatáu (DD509).

### **Amcanion y cynllun**

- 4.54 Mae'r rhain fel a ganlyn:
- Amcan 1 - gwella Ffordd Blaenau'r Cymoedd bresennol rhwng Gilwern a Bryn-mawr o lôn gerbydau sengl â 3 lôn i ffordd ddeuol â 2 lôn yn unol â'r rhaglen a'r gyllideb
  - Amcan 2 - cynnal lefel bresennol y gwasanaeth a chwblhau gwelliannau
  - Amcan 3 - lleihau amseroedd teithio ar gyfer defnyddwyr preifat a masnachol y ffordd
  - Amcan 4 - hwyluso adfywio economaidd
  - Amcan 5 - gwella diogelwch ar y ffyrdd a lleihau damweiniau
  - Amcan 6 - rhoi ystyriaeth briodol i'r amgylchedd
  - Amcan 7 - cyflenwi cynllun cynaliadwy ac sy'n rhoi ystyriaeth briodol i'r amgylchedd naturiol ac adeiledig
  - Amcan 8 - gwella'r ddarpariaeth i'r rhai nad ydynt yn defnyddio cerbydau modur, gan ddarparu cyfleoedd am ffyrdd iachach o fyw
  - Amcan 9 - cyflenwi cynllun sy'n lleihau gofynion cynnal a chadw ac amhariad ar y rhwydwaith yn y dyfodol
  - Amcan 10 - lleihau amrywioldeb amseroedd teithio a gwella gwytnwch yr A465
  - Amcan 11 - defnyddio'r A465 i reoli traffig yn effeithiol a gwella gwytnwch y rhwydwaith ffyrdd strategol yn ne-ddwyrain Cymru

- Amcan 12 – cyflenwi cynllun sy'n integreiddio â thrafnidiaeth gyhoeddus a'r rhwydwaith trafndiaeth lleol
- Amcan 13 – gwella mynediad at ofal iechyd, addysg a chyfleusterau hamdden
- Amcan 14 – lleihau gwahaniad cymunedol (WGO1/B).

### **Cyflwr Presennol y Ffordd**

- 4.55 Rhwng Glanbaiden a Saleyard, mae'r ffordd bresennol yn gweithredu'n rhannol fel lôn gerbydau â 2 lôn, ac yn rhannol fel lôn gerbydau sengl â 3 lôn. I'r gorllewin o Saleyard, mae'n defnyddio dwy lôn i ddringo'n serth trwy Gwm Clydach i gylchfan fawr ychydig i'r dwyrain o Fryn-mawr, gydag un lôn, y mae goddiweddyd wedi ei gyfyngu arni, yn darparu ar gyfer y traffig yn mynd ar i lawr. I'r gogledd o Fryn-mawr, mae'r ffordd sengl 2+1 yn newid cyfeiriad yn gyflym ac yn parhau ar raddiant esgynnol tua Thredegar, eto â dwy lôn yn mynd ar i fyny.
- 4.56 Ar hyd y darnau hyn o'r ffordd, nid oes unrhyw gyfrwng canolig rhwng y llifoedd traffig gwrthwynebol, sy'n lleihau'r gallu cludo damcaniaethol islaw gallu cludo lôn gerbydau sengl 2+1 fodern, mewn gwirionedd. Caiff llifoedd a chyflymder y traffig eu cyfyngu gan les y ffordd, argaeledd lonydd, graddiant, cyffyrdd un-lefel a chyfleoedd cyfyngedig i oddiweddyd, yn enwedig lle mae un lôn ar gael yn unig. Caiff y ffordd ei rheoli gan gyfyngiad cyflymder gorfodol o 50mya (WG01, WG04).
- 4.57 Y llif traffig dyddiol cyfartalog blynyddol (TDCB) yn 2011 ar y rhan hon o'r A465 yw tuag 20,000 cerbyd y dydd. Mae'r lefel honno o draffig yn achosi ciwiau ar gyffyrdd Glanbaiden a Bryn-mawr a phlatynau o draffig ar y rhannau sydd â lôn sengl (WG03).
- 4.58 Erbyn 2017, rhagfynegir y bydd llif y traffig rhwng Gilwern a Bryn-mawr yn cynyddu i 22,760 cerbyd y dydd. Byddai hynny'n rhagori ar y llif traffig mwyaf argymelledig o 21,000 cerbyd y dydd a amlinellwyd yn Safon TA46/87: Amrediadau Llifoedd Traffig i'w Defnyddio wrth Asesu Ffyrdd Gwledig Newydd, ar gyfer ffordd 2+1 fodern (WG03, WG04).
- 4.59 Erbyn y flwyddyn ddylunio, sef 2032, byddai traffig yn tyfu ar hyd y rhan hon o'r A465, hyd yn oed pe na wnaed unrhyw welliannau, a rhagfynegir llifoedd dyddiol o 27,000-29,000 cerbyd y dydd. Byddai hynny'n achosi gwaethygu sylweddol i'r amodau traffig a byddai oedi'n gyffredin trwy gydol y dydd (WG03, WG04).
- 4.60 Mae'r lôn gerbydau sengl bresennol trwy Gwm Clydach eisoes yn achosi rhwystredigaeth i yrwyr, goryrru (i fyny'r llethr), clystyrau o ddamweiniau a rhai gwrthdrawiadau penben. Mae platynau o draffig i gyfeiriad y dwyrain yn symud ar gyflymder y cerbyd mwyaf araf yn unig, ac mae'r graddiant serth i gyfeiriad y gorllewin yn her i gerbydau trwm. Yn yr un modd, mae cylchfannau Bryn-mawr a Glanbaiden yn rhwystro traffig trwodd, ynghyd â'r graddiannau esgynnol i gyfeiriad y gorllewin sy'n deillio o'r ddau leoliad hyn (WG03, WG04).
- 4.61 Caiff y ffordd bresennol ei goleuo ar ei hyd â goleuadau sodiwm melyn ymwithiol.

- 4.62 Mae gwaith cynnal a chadw rheolaidd a chynlluniedig ar y ffordd bresennol yn drafferthus oherwydd cymhlethdodau cynnal lôn gerbydau sengl sy'n cael ei defnyddio'n drwm, costau rheoli traffig anghymesur a'r perygl a'r tagfeydd a achosir gan dynnu rhan o'r lôn gerbydau weithredol.

### **Y Ffordd Arfaethedig**

- 4.63 Yn 2012 a 2013, gofynnwyd i Gomisiwn Dylunio Cymru Asesu tri dyluniad cynnar o'r cynllun. Mae asesiad pellach wedi ei gynllunio. Mae arsylwadau'r Comisiwn wedi eu hymgorffori yn y dyluniad sy'n ffurfio sail y Gorchmynion drafft. Gellir gweld cyfres o gynlluniau a disgrifiad manwl o'r cynllun canlyniadol yn WG03/A, ac yn Adran 6 o WG04.
- 4.64 Byddai'r cynllun yn darparu 8.1 cilometr o ffordd ddeuol â 2 lôn rhwng y gyffordd yng Nglanbaiden a phwynt 200 metr i'r gogledd o Intermediate Road, Bryn-mawr. Trwy wneud hynny, byddai'r cysylltu'r ffordd ddeuol a adeiladwyd fel Rhan 1 o Gynllun Gwella'r A465, i'r dwyrain o Lanbaiden, i'r ffordd ddeuol sy'n cael ei hadeiladu ar hyn o bryd fel Rhan 3, oddeutu 450 metr i'r gogledd o gylchfan Bryn-mawr. Byddai'r lonydd cerbydau arfaethedig yn dilyn trywydd y ffordd bresennol am oddeutu 5.9 cilometr, cyn gwyro i aliniad newydd oddi ar y llinell am 2.2 cilometr.
- 4.65 Byddai gwyradau oddi wrth safonau peirianegol arferol, a'r prif liniariad fyddai gosod cyfyngiad cyflymder o 50mya ar y ffordd (DD516).
- 4.66 Byddai pedair prif gyffordd yn cysylltu ffyrdd ymyl â'r ffordd ddeuol, a fyddai'n mynd dros y ffyrdd ymyl er mwyn darparu llifoedd di-dor ar gyfer traffig trwodd (DD515). Byddai'r rhain yn:
- Glanbaiden – lle y byddai'r ffordd ddeuol yn mynd dros y gylchfan ffyrdd lleol â phedair ffordd ymuno ac ymadael yn darparu cysylltiadau o'r A465 i'r B4246.
  - Gilwern – lle y byddai ffyrdd ymuno ac ymadael yn wynebu'r dwyrain yn cael eu hadeiladu yn ôl ac ymlaen o'r A465 ar ochr ogleddol y gefnffordd. Ni fyddai unrhyw ffyrdd ymuno ac ymadael yn wynebu'r gorllewin yn cael eu creu. Byddai ffordd leol newydd yn cael ei hadeiladu i ddarparu cysylltiad rhwng y pentref a Station Road ac Old Trap Road i'r de o'r gefnffordd. Byddai'r ffordd gyswllt honno yn cael ei phontio dros y ffordd ddeuol, ond ni fyddai ganddi gysylltiad â hi.
  - Saleyard - lle y byddai cyffordd gywasgedig â phedair ffordd ymuno ac ymadael yn darparu cysylltiadau â'r gefnffordd o Dde Clydach ac o Ogledd Clydach a Maesygartha i'r gogledd.
  - Bryn-mawr - lle y byddai cyffordd pob cyfeiriad, eang a chymhleth yn darparu cyfnewidfa rhwng yr A465 a Bryn-mawr, â chysylltiad aml-lefel ag Ysgol Sefydledig Bryn-mawr, Main Road a Hafod Road yn cael ei gludo dros y ffordd ddeuol ar bont Borth newydd. Byddai'r ffordd ymuno i gyfeiriad y gorllewin o gylchfan Bryn-mawr yn cael ei hwyhau i ddarparu lôn dal i fyny/lôn araf i gysylltu â lôn araf sy'n cael ei hadeiladu ar hyn o bryd fel rhan o gontract Rhan 3, oddeutu 250 metr i'r gogledd o

Intermediate Road.

- 4.67 I'r gorllewin o Fryn-mawr, byddai pont bresennol Intermediate Road yn cael ei dymchwel a byddai pont droed Hafon yn cael ei chodi gerllaw i adfer symudiadau cerddwyr ar draws yr A465. Gellid addasu'r bont hon i gludo marchogion.
- 4.68 Rhwng Glanbaiden a Saleyard, byddai'r ffordd ddeuol yn mabwysiadu aliniad yr A465 bresennol, yn gyffredinol, ond i'r gorllewin o Saleyard, byddai'r aliniad yn gwyro tua'r de a byddai angen pont newydd ar draws afon Clydach. Rhwng Blackrock a Bryn-mawr, byddai'r lonydd cerbydau i gyfeiriad y dwyrain a chyfeiriad y gorllewin yn cael eu rhannu, â gwahaniaeth o oddeutu 8 metr yn codi i 11 metr rhwng eu lefelau. Byddai wal gynnal sylweddol yn cynnal y lôn gerbydau i gyfeiriad y dwyrain.
- 4.69 Yn gyffredinol, byddai croestoriad y ffordd yn cynnwys dwy lôn gerbydau 7.3 metr o led â lleiniau caled 0.5 metr o led, lleiniau ymyl ffordd â lled lleiaf o 2.3 metr a lled canolog lleiaf o 2.5 metr. Fodd bynnag, trwy'r rhan gyfyngedig ochr yn ochr â Bwa Hafod, byddai dimensiynau'r llain ymyl ffordd a'r llain ganol yn cael eu lleihau ymhellach.
- 4.70 Byddai cilfan argyfwng yn cael ei darparu oddiar y lôn gerbydau i gyfeiriad y dwyrain yn Saleyard ac un arall yn Blackrock ar gyfer traffig yn mynd i gyfeiriad y gorllewin, a byddai arrester bed lay-by yn cael ei hadeiladu ger gwaelod y llethr trwy'r Cwm. Byddai dwy arhosfan fysiau newydd yn cael eu darparu yn Saleyard, a'r arosfannau bysiau presennol yn cael eu cadw yn Blackrock a Chlydach (DD306, ID73).
- 4.71 Byddai dwy bont newydd yn cael eu hadeiladu yng Nglanbaiden ynghyd â dwy arall yn Saleyard. Byddai angen dau strwythur ychwanegol i gludo ffyrdd ymyl i fannau eraill a byddai strwythur cymhleth, bwa dur â rychwant hir yn cael ei adeiladu i ddarparu ar gyfer symudiadau traffig lleol yn gysylltiedig â chyffordd Bryn-mawr. Byddai angen cyfanswm o 13 o bontydd newydd. Caiff ffurf y strwythurau hyn ei hamlinellu yn Adran 6.4 WG04. Byddai trafodaethau ynghylch y gorffeniadau arfaethedig yn parhau ag APCBB a CNC, ond caiff ffotogyfansoddiadau a lluniadau o bob un ohonynt eu dangos yn ID11, ID42 ac ID51.
- 4.72 Byddai pontydd troed a thanlwybrau newydd yn cael eu darparu ym Mhont Harri Isaac, Blackrock, Clydach (Dan y Coed) a Phant Glas i gadw'r symudiadau presennol i arosfannau bysiau, ar ôl tynnu'r cyfleusterau presennol. Byddai'r bont droed bresennol ger Gwesty'r Lion yn cael ei dymchwel. Byddai pob tanlwybr presennol yn cael ei drosi i ddarparu croesfannau ffordd i ystlumod. Byddai'r potensial am nifer o lwybrau troed i etifeddu'r llwybrau adeiladu ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod i ben yn cael eu trafod â'r awdurdodau lleol.
- 4.73 Byddai Pont Gilwern arfaethedig yn cludo lôn gerbydau 7.3 metr o led, â llain ymyl ffordd/troedffordd lydan ar yr ochr orllewinol (ID30, ID45).
- 4.74 Er mwyn darparu ar gyfer y cyfyngiadau topograffig ac amgylcheddol, byddai oddeutu 11.5 cilometr o strwythurau cynnal yn cael eu hadeiladu, yn enwedig yng Nghwm Clydach lle y byddai presenoldeb ogofâu a nodweddion is-wyneb ansicr eraill yn mynnu peirianeg ofalus a hyblyg iawn, a monitro trylwyr a



- pharhaus. Ceir disgrifiadau llawn o'r gwrthgloddiau cymhleth yn WG04 a WG05.
- 4.75 Byddai llethrau trychfeydd ac argloddiau wedi eu cyfyngu i 1 i bob 2, oni bai y cyflawnir gwaith i atgyfnerthu'r gwrthgloddiau. Mewn manau, gellid gwastatáu'r llethrau i gydweddu â'r llethrau naturiol. Er mwyn lleihau effaith weledol trychfeydd creigiog, byddai'r rhain yn cael eu cyfyngu i oddeutu 40 gradd, lle bo hynny'n bosib. Byddai clogwyni'n cael eu torri ar onglau naturiol gan ystyried diogelwch y cyhoedd ar y briffordd oddi tanynt. Byddai waliau cynnal mewn rhai lleoliadau yn cael eu hwynebu â charreg naturiol a gafwyd yn lleol ar y safle, a mabwysiedir mesurau llethrau gwyrdd i gydweddu â'r dopograffeg a'r fflora (WGO4, ID11).
- 4.76 Byddai'r ffordd ddeuol yn cael ei chysgodi â thirlunio, byddai byndiau sŵn yn Saleyard a Gilwern, rhwystr sŵn yn Blackrock, ac wyneb amsugno sŵn ar ei hyd. Byddai wyneb atal sgidio yn cael ei ddefnyddio ar gyffyrdd.
- 4.77 Byddai'r ffordd yn cael ei goleuo ar ei hyd gan ddefnyddio unedau deuod allyrru golau, a fyddai'n lleihau lledaeniad golau a llygredd golau. Byddai colofnau golau, naill ai 10 neu 12 metr o uchder, yn cael eu lleoli er mwyn sicrhau y gallai gyrwyr sy'n torri i lawr gyda'r nos yn gallu gweld peryglon disgyn o'r llain ymyl ffordd a'r lleiniau canol, na fyddai'n amlwg fel arall yn y tywyllwch. Byddai dyluniad manwl y goleuadau yn lleihau'r effaith ar ystlumod a gollyngiad golau i'w cynefinoedd ac ar eiddo. Byddai arwyddion cyfeiriadol wedi eu cyfyngu o ran eu maint er mwyn lleihau'r effeithiau ar y tirlun o ansawdd uchel (DD590).
- 4.78 Mae'r system ddraenio wedi ei dylunio i atal llygryddion yn nŵr ffo'r ffordd a rheoleiddio cyfradd y dŵr ffo i gyfradd sy'n dderbyniol i CNC.
- 4.79 Byddai'r cynllun yn effeithio ar nifer o hawliau tramwy cyhoeddus, gan gynnwys Llwybr Beicio Cenedlaethol (NCR) 46, yng Nghwm Clydach ond, ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod o ben, byddai'r rhain yn cael ei hailgysylltu. Byddai llwybr beicio newydd yn cael ei gyflwyno i'r rhwydwaith i gysylltu â NCR 46 a Hafod Road. Byddai'r gwaith adeiladu yn amharu ar rai llwybrau, ond byddai'r tanffordd a'r pontydd pwysig, sy'n darparu mynediad i bentrefi, yn aros ar agor nes i'r strwythurau newydd gael eu cwblhau.
- 4.80 Cynhaliwyd Archwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd Cam 1 ym mis Mehefin 2013. Ymatebwyd i'w argymhellion yn Ymateb y Dylunydd. Mabwysiadwyd pymtheg lleddfiad a 15 o Wyriadau o'r Safon yn y dyluniad terfynol. Fe'u derbyniwyd yn ffurfiol gan Banel Adolygu Technegol Llywodraeth Cymru (DD513, DD514).

### **Cyfiawnhad Traffig ar gyfer y cynllun (WG03)**

- 4.81 Casglwyd data helaeth yn 2009 a 2011 a ddefnyddiwyd i lunio darlun manwl gywir o batrymau traffig. Roedd hyn wedi ei seilio ar arolygon cyfweiliadau wrth ochr y ffordd, cyfrifiadau dosbarthedig â llaw, cyfrifiadau awtomatig a chyfrifiadau fideo, ac arsylwadau o symudiadau troi, ciwiau ac amseroedd teithio. Roedd y llifoedd presennol rhwng Bryn-mawr a Gilwern oddeutu 19,000-19,500 o gerbydau ar ddiwrnod cyfartalog (vpd AADT) (WG03, ID50, DD502).
- 4.82 Roedd y data'n dangos bod "traffig trwodd" wedi tyfu 10% rhwng 2006 a 2009. I'r gwrthwyneb, tyfodd traffig ar gyffyrdd lleol 3-4% yn ystod y cyfnod hwn.

- 4.83 O'r data a gasglwyd, poblogwyd model traffig cyfrifiadurol o'r ardal i gynhyrchu rhagolygon traffig disgwylidig ar gyfer 2017 a 2032. Amlinellir manylion am y model a'i brofion yn Adroddiad Dilysu'r Model Lleol a ddatblygwyd yn unol â'r fethodoleg ddylunio a amlinellir yn y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd (DMRB). Dilyswyd y model traffig yn foddhaol (DD 503, DD504, WG03/A Atodiad C).
- 4.84 Heb y cynllun ar waith, byddai llifoedd traffig yn 2017 oddeutu 21,200 cerbyd y dydd i'r gorllewin o Lanbaiden i 22,800 cerbyd y dydd i'r dwyrain o Fryn-mawr, ar sail paramedrau twf amrediad canolig. Trwy roi'r cynllun arfaethedig ar waith, byddai'r llifoedd hyn yn 2017 yn cynyddu i oddeutu 28,000 cerbyd y dydd a 29,000 cerbyd y dydd, yn ôl eu trefn (DD504, WG03).
- 4.85 Erbyn y flwyddyn ddylunio o 2032, gan dybio twf traffig amrediad canolig a dim gwelliannau i'r A465, byddai amrediad y llifoedd yn tyfu i oddeutu 27,000 cerbyd y dydd i'r gorllewin o Lanbaiden a 29,000 cerbyd y dydd i'r dwyrain o gyffordd Bryn-mawr. Byddai'r llifoedd hyn yn fwy o lawer na gallu cludo cyffyrddus yr A465 cyfyngedig iawn â 3 lôn ar ei ffurf bresennol (WG03/A Atodiad E tabl 6, WG04).
- 4.86 Trwy roi'r cynllun arfaethedig ar waith, byddai'r llifoedd hynny yn 2032 yn cynyddu i 40,800 cerbyd y dydd a 42,900 cerbyd y dydd yn ôl eu trefn, wrth i atyniad y llwybr gwell dynnu traffig o rannau llai atyniadol rhwydwaith de Cymru. Byddai'r llifoedd hyn yn cyfiawnhau ffordd ddeuol amlbwrpas â 2 lôn (WG03, WG04).
- 4.87 Nid yw'r rhagfynegiadau traffig yn ystyried datblygu Cylchffordd Cymru, oherwydd bod y llifoedd yn deillio o'r datblygiad hwnnw yn annhebygol o gyd-ddigwydd â llifoedd brig ar yr A465, byddai ond tua 10 prif ddigwyddiad y flwyddyn ac mae lwfans ar gyfer traffig wedi ei seilio ar ddatblygu yn rhanbarth Blaenau Gwent wedi ei gynnwys yn y rhagfynegiadau.
- 4.88 Byddai cwblhau gweddill y rhannau o brosiect Gwella'r A465 yn cynyddu'r traffig disgwylidig oddeutu 5%. Byddai adeiladu ffordd liniaru'r M4 yn gwyro oddeutu 1% o'r traffig oddi wrth yr A465.
- 4.89 Trwy roi'r cynllun ar waith, mae'r model yn dangos y byddai amseroedd teithio ar gyfer traffig o'r gorllewin i'r dwyrain yn lleihau'n sylweddol ac o gymaint â 9 munud fesul cerbyd. Byddai teithiau o'r dwyrain i'r gorllewin yn gyflymach hefyd, gan arbed oddeutu 2 funud o gymharu â'r amseroedd presennol. Byddai'r cynllun yn cael gwared â'r holl giwiau ar gyffyrdd (WGO3).

### **Cyfiawnhad Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer y cynllun (WG03)**

- 4.90 Cafwyd a dadansoddwyd data ar wrthdrawiadau ar gyfer y cyfnod 2007-2012 ar hyd y cynllun. Rhoddwyd gwybod am 31 o ddamweiniau anafiadau personol, ond byddai gwrthdrawiadau eraill wedi digwydd heb roi gwybod amdanynt. O'r rhai, roedd 2 ddamwain angheuol a 7 damwain difrifol, a digwyddodd y rhan fwyaf ohonynt yn ystod golau dydd mewn amodau sych. Dim ond 23% ohonynt a ddigwyddodd ar ffyrdd gwlyb new rewlyd, sydd ymhell islaw cyfartaledd y DU, sef oddeutu 46%. Roedd safleoedd clwstwr cyffyrdd a dau wrthdrawiad penben, a fyddai'n debygol o fod wedi cael eu hatal gan system atal ffordd ddeuol. Trwy

roi'r cynllun ar waith, byddai ceir gwared â thraffig trwodd ar bob cyffordd gan leihau'r gwrthdrawiad â symudiadau lleol (DD501).

- 4.91 Dengys y rhagfynegiadau, trwy roi'r cynllun ar waith byddai 163 o wrthdrawiadau yn cael eu hatal dros y cyfnod asesu o 60 blynedd, gan gynnwys 6 yn llai o ddamweiniau angheuol a 23 yn llai o ddamweiniau difrifol (WG03).

#### **Cyfiawnhad Cost ac Economaidd ar gyfer y cynllun (WG02, WG03)**

- 4.92 Byddai'r cynllun yn costio oddeutu £190m ar brisiau Chwarter 4 2012, gan gynnwys costau dylunio a thir. O fewn y ffigur hwnnw, roedd lwfans o oddeutu £28m yn cwmpasu risg a £9.5m arall yn cwmpasu cronfa wrth gefn a fyddai'n codi ar sail data hanesyddol. Mae'r lefel risg hon yn rhesymol oherwydd bod gwaith arolygu sylweddol o'r llawr ar gael ac yn cael ei ddeall, ac mae'r contract yn cynnwys cymalau cymelliadol i gadw costau'n isel (ID16, DD512).
- 4.93 Mae Adroddiad yr Asesiad Economaidd yn amlinellu adenillion buddiol y cynllun, o'i ystyried yn erbyn y costau cyfalaf a'r costau cynnal a chadw (Cymhareb Cost a Budd) (BCR). Byddai cost ostyngol y cynllun oddeutu £170.4m a byddai'r buddion cyfatebol a fyddai'n cronni ar gyfer y wlad oddeutu £248.4m, gan roi cymhareb cost a budd o oddeutu 1.46, sy'n golygu ar gyfer pob £1 o arian cyhoeddus sy'n cael ei wario ar y cynllun, byddai'n arwain at £1.46 o fudd cyhoeddus dros gyfnod o 60 blynedd. Byddai'n fuddsoddiad cadarn o gyllid cyhoeddus. (DD508, DD512, DD517).
- 4.94 Nid yw'r ffigurau uchod yn ystyried ciwiau traffig nac oedi yn ystod y gwaith adeiladu a chynnal a chadw, ar y ffordd arfaethedig ac ar yr A465 bresennol sydd, fel lôn gerbydau sengl, yn cynrychioli heriau cynnal a chadw sylweddol ac oedi i draffig ar hyn o bryd. Nid ydynt yn ystyried cyfraddau damweiniau mwy tebygol ar y lôn gerbydau sengl yn y dyfodol o'i chymharu â ffyrdd tebyg yn y DU. Felly, mae'n debyg y byddai buddion ychwanegol yn cael eu cronni o ffordd ddeuol (WG03).
- 4.95 Byddai ystyried y buddion ehangach i'r gymuned a busnesau yn cynyddu cymhareb cost a budd y cynllun i 1.65, oherwydd y byddai'r buddion cyffredinol yn cynyddu i £280.9m (WG02, DD534).
- 4.96 Effaith agor y rhannau eraill o gynllun gwella'r A465 fyddai gwella'r achos economaidd o blaid y cynllun (rhan 2) a chynyddu ei gymhareb cost a budd o 1.46 i 1.65, heb ystyried y buddion ehangach a grybwyllwyd uchod (WG02).
- 4.97 Byddai cyllid ar gyfer y gwaith adeiladu yn dod o gyllideb Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru, ac mae wedi ei glustnodi ar gyfer y blynyddoedd cyllidebu priodol, gan ystyried y rhaglen adeiladu orau posibl (WG01).

#### **Materion Adeiladu (WG04)**

- 4.98 Disgwylir i'r gwaith adeiladu graddol ddechrau ar ddiwedd 2014 a pharhau am 38 mis, ag ymrwymiad ôl-ofal o 1 flwyddyn ar gyfer y gwaith peirianeg a chyfnod cynnal a chadw 5 mlynedd ar gyfer y gwaith lliniaru. Byddai llafur lleol yn cael ei gyflogi, hyfforddiant yn cael ei gwblhau a phrentisiaid yn cael eu derbyn.

- 4.99 Ar gyfer y rhannau ar y llinell, byddai un lôn bresennol yn cael ei chau rhag ei defnyddio a byddai mesurau rheoli traffig helaeth yn cael eu defnyddio ar ei hyd. Byddai prif fynedfeydd y safle yn uniongyrchol o'r A465 a byddai defnydd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn cael ei gyfyngu. Byddai'r prif gaeadle yn cael ei sefydlu ger ehangder dwyreiniol y cynllun. Byddai hynny'n cael effaith gyfyngedig ar anheddau, ardaloedd ecolegol ac amgylcheddol sensitif, safleoedd dynodedig a warchodir, prif gyfleustodau a'r Parc Cenedlaethol. Byddai is-swyddfeydd eraill yn cael eu lleoli'n agos at y prif strwythurau arfaethedig a lleoliadau strwythurol anghysbell eraill.
- 4.100 Byddai ffensio ac arolygon eiddo yn cael eu cynnal yn gynnar yn ystod y cyfnod adeiladu, a byddai'r safle'n cael ei glirio yn ystod y 9 mis cyntaf, a'r prif waith cloddio a draenio yn dechrau yn gynnar yn 2015. Byddai'r gwaith cyfan yn cael ei ffensio dros dro ac ardaloedd amgylcheddol sensitif yn cael eu gwarchod. Byddai gweithlu'r safle yn cael ei hyfforddi i barchu ardaloedd sensitif a byddai trapiau arafu dros dro yn cael eu hymgorffori er mwyn gwarchod y nifer fawr o gyrsiau dŵr rhag dŵr ffo posibl a llygredd tanwydd. Byddai oddeutu 16 o byllau arafu dŵr parhaol yn cael eu hadeiladu'n gynnar er mwyn atal llygryddion, a byddai cynllun rheoli dŵr safle-benodol yn cael ei greu. Byddai chwyn goresgynnol yn cael eu tynnu yn unol ag arfer gorau ar gyfer y cyfryw weithgarwch.
- 4.101 Byddai palmant y brif linell yn cael ei osod yn raddol o ddiwedd 2014.
- 4.102 Byddai pob hawl tramwy cyhoeddus yn aros ar agor yn ystod y cyfnod adeiladu neu'n cael ei wyro dros dro. Byddai'r cwiferi presennol yn cael eu trosi'n llwybrau hedfan i ystlumod a llystyfiant yn cael ei gadw ar gyfer porthianna, lle bo hynny'n bosibl. Byddai trafodaethau manwl â CNC yn parhau er mwyn amharu cyn lleied â phosibl ar fywyd gwyllt (ID23, ID24).
- 4.103 Mae dyluniad y gwrthgloddiau swmp wedi ei optimeiddio i gydbwysu cyfeintiau torri a llenwi ac, o ganlyniad, ni fyddai angen mewnfudo nac allfudo llawer o ddeunydd gwrthgloddiau, ond byddai angen cludo rhywfaint o ddeunyddiau rhwng safleoedd gan ddefnyddio'r A465. Byddai trafodaethau'n cael eu cynnal â'r Awdurdodau Lleol er mwyn lleihau cludo swmpddeunyddiau i ffwrdd o'r safle. Byddai deunyddiau wedi eu halogi yn cael eu gwaredu mewn cyfleuster gwaredu trwyddedig a byddai gweithdrefnau ar waith i ymdrin â halogiad anhysbys. Byddai deunyddiau'n cael eu pentyrru'n ddigon pell oddi wrth ardaloedd sensitif.
- 4.104 Byddai cloddi craig yn angenrheidiol dros ran sylweddol o'r safle a byddai'n cael ei gwblhau trwy rwygo, naddu ac, yn yr ardaloedd â chreigiau caletach, trwy ffrwydro. Byddai traffig sy'n mynd heibio yn cael ei warchod yn ystod y gweithrediadau hyn. Byddai ffrwydro'n destun rheolaethau llym ac yn cael ei gwblhau gan arbenigwyr profiadol. Byddai Swyddog Cyswllt y Cyhoedd yn rhybuddio'r cyhoedd. Byddai contractwyr arbenigol yn cael eu cyflogi i ddymchwel 8 adeilad, 2 bont droed a Phont Intermediate Road, a fyddai'n ei gwneud yn ofynnol cau'r gefnffordd am gyfnodau cyfyngedig. Yn y Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig daearegol (SoDdGA Bryn-mawr), byddai'r rhaglen waith yn galluogi logio'r datguddiadau (ID22).
- 4.105 Ger cylchfan Bryn-mawr, byddai angen trin hen weithfeydd y pwll fro ac ymdrin ag unrhyw ddeunyddiau halogedig neu ddŵr ffo o'r gweithfeydd hynny, a safle

hen ffatri Anacomp, yn unol â datganiadau dull manwl.

- 4.106 Byddai lleoliad ogofâu, gwagleoedd anhysbys a rhigolau tanddaearol yn cael ei arolygu a'i fonitro yn ystod y gwaith adeiladu er mwyn lleihau amharu ar ystlumod a stalagmidau. Byddai ystyriaethau ffrwydro arbennig yn cael eu hystyried yn agos at yr ogofâu (DD555, DD554, DD555).
- 4.107 Byddai'r pontydd, pontydd troed, croesfan afon, waliau cynnal a thanffyrdd yn cael eu hadeiladu mewn concrit cyfnerth neu ddur, a byddai'r waliau cynnal, mewn rhai lleoliadau, wedi eu hwynebu â charreg leol. Oherwydd y cymhlethdod mewn rhai rhannau o'r safle, byddai angen i'r gwaith strwythurol ddibynnu ar byst, angorfeydd yn y ddaear a pheirianeg sadrwydd.
- 4.108 Byddai'r holl sŵn adeiladu yn destun rheolaeth gan Swyddogion Iechyd yr Amgylchedd Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a Chyngor Sir Fynwy ac yn cael ei fonitro. Byddai cais yn cael ei wneud i'r Awdurdodau Lleol dan Adran 61 Deddf Rheoli Llygredd 1974 o leiaf 28 diwrnod cyn i'r gwaith adeiladu ddechrau (DD229, DD230, DD231, DD232).
- 4.109 Byddai llwch ac allyriadau peiriannau adeiladu yn cael eu ffrwyno trwy chwistrellu dŵr, ysgubo, rheoli cerbydau adeiladu, alinio ffyrdd cludo, manteisio i'r eithaf ar saernïo oddi ar y safle, a rheoleiddio cludo bitwmen poeth. Byddai rhwystrau effeithiol yn cael eu codi i warchod derbynnyddion sensitif. Byddai swyddog cyswllt y cyhoedd yn cynghori preswylwyr lleol ac yn derbyn a chofrestru adborth neu gwynion. Byddai clerod gwaith arbenigol yn gorchwyllo'r holl weithgareddau adeiladu a fyddai'n rhwymedig i'r Cynllun Rheoli Amgylchedd Adeiladu (CEMP). Byddai lluniad cyfyngiadau yn cael ei lunio i warchod ardaloedd â llystyfiant sensitif yn ystod y gwaith adeiladu, a datblygwyd strategaeth gyfathrebu a fyddai'n cael ei diweddarau'n rheolaidd. Byddai rhestr ymrwymadau'n rheoli llawer o'r gwaith dylunio ac adeiladu. Byddai cynllun ymateb brys yn cael ei ddatblygu ar gyfer y cyfnod adeiladu (DD221, ID54).
- 4.110 Yr oriau gwaith ar gyfer gweithgarwch arferol ar y safle fyddai 7am hyd 7pm, gan orffen am 5pm ar ddydd Sadwrn. Byddai gwaith dros nos ar gyfer tasgau na ellid ymgymryd â hwy yn ystod y dydd oherwydd y cyfyngiadau traffig. Manylir ar y berthynas rhwng y gweithgareddau hyn ac anheddau yn Ffigurau 13.6-13.13 o Gyfrol 3 Atodiad 1.1-10.2 o'r Datganiad Amgylcheddol (DD009).
- 4.111 Lle y byddai angen tir dros dro ar gyfer y gwaith adeiladu, neu gadw, byddai'r uwchbridd yn cael ei gloddio a'i gadw i'w ailosod ar ôl i'r gwaith ddod i ben. Byddai'r amodau cyn ac ar ôl yn cael eu cofnodi er mwyn eu harolygu.
- 4.112 Byddai angen gwyro offer Ymgymeryddion Statudol yn sylweddol, yn enwedig ger Bryn-mawr, a byddai cyswllt rheolaidd yn parhau â'r Ymgymeryddion hyn. Byddai angen gwyro dau brif gyflenwad nwy pwysedd uchel. Byddai gwaith adeiladu yn gysylltiedig â'r brif garthffos yn sicrhau bod llifoedd yn parhau i'r gwaith trin.

#### **Materion yn ymwneud â Llifogydd, Rheoli Llygredd a Draeniad (WG04)**

- 4.113 Byddai'r ffordd yn cael ei draenio trwy gyfuniad o sianelau, draeniau hidlo, a systemau cwrw a gyli. Byddai'r gyfres o 16 o gronbyllau neu byllau arafu yn cael

eu cysylltu â rhwydwaith draenio'r ffordd gan ddefnyddio draenio disgyrchiant er mwyn cyfyngu ar lifoedd gollyngfeydd i gyfradd gollwng dŵr ffo tir glas. Byddai mesurau rheoli llygres yn berthnasol i'r rhannau oddi ar y llinell ac ar y llinell, ynghyd â'r A465 bresennol, nad oes ganddi unrhyw nodweddion rheoli ar hyn o bryd. Cytunwyd y rhain â CNC (DD518).

- 4.114 Dyluniwyd y storfa ddraenio ar gyfer arddwysedd storm o 1 ym mhob 100 o flynyddoedd, ynghyd â lwfans o 20% ar gyfer newid yn yr hinsawdd. Ni fyddai unrhyw broblemau'n codi yn ymwneud â llifogydd nac ansawdd dŵr, oherwydd bod mesurau lliniaru wedi eu cynnwys yn y cynllun i warchod y gefnffordd a'r ardal gyfagos, gan gynnwys y parth gwarchod tarddiad y ddyfrhaen. Byddai'r ffordd ymuno arfaethedig i gyfeiriad y gorllewin o gylchfan Bryn-mawr yn dueddol o orlifo o hyd, ond byddai'r risg o hynny yn cael ei lleihau trwy ymgorffori cwlfer gorlif newydd, a fyddai'n lleihau'r risg i achlysur siawns blynyddol o 1 ym mhob 100 o flynyddoedd.
- 4.115 Byddai tir yn gyfagos at y cynllun, ac i lawr yr agos ohono, yn cael ei warchod trwy adeiladu pyllau arafu a phyllau tanddaearol, lle bo hynny'n dderbynion i CNC. Byddai pantiau'n cael eu hymgorffori'n gynnar yn y gwaith adeiladu i leihau'r risg o lifogydd i ddigwyddiad 1 ym mhob 100 o flynyddoedd. Byddai gwaddod yn cael ei drapio mewn dalbyllau agwahanyddion a dyluniwyd yn arbennig. Trwy adeiladu'r cyfleusterau hyn, byddai'n lleihau'r risg o lifogydd yn yr ardal. Cadarnhaodd Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru (CNC bellach) ei bod yn derbyn yr asesiad canlyniad llifogydd ar gyfer y cynllun ym mis Medi 2012 (DD519, DD520).

### **Caffael Tir a Hysbysiadau ar gyfer Mannau Agored a Thir Comin**

- 4.116 Mae oddeutu 122 hectar o dir wedi eu cynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft. Mae hyn yn cynnwys 5,845 metr sgwâr o Dir Comin a 6,717 metr sgwâr o dir, a fyddai'n cael ei brynu fel amnewidyn i'w ddefnyddio gan bobl gyffredin (Tir Cyfnewid). Byddai llwybrau mynediad i'r tir cyfnewid ar draws ardaloedd eraill o dir comin. Ar gyfer pob un o'r ardaloedd o dir comin a fyddai'n cael ei chymryd, byddai arwynebedd mwy o dir cyfnewid yn cael ei ddarparu. Ni fyddai ansawdd y tir cyfnewid yn israddol i'r tir yr oedd yn cyfnewid amdano. Cynhaliwyd ymgynghoriadau ag Ysgrifennydd Cymdeithas Gwerinwyr Ystad Dug Cendl (Maenor Crucywel a Maenor Tretŵr), sydd wedi arwain at dderbyn y cynigion ar gyfer y lleiniau o dir cyfnewid a mynediad atynt (DD004-DD007).
- 4.117 Mae'r CPO hefyd yn cynnwys 827 metr sgwâr o dir a ddiffinnir fel Man Agored dan baragraff 6(5) Atodlen 3 Deddf 1981, ynghyd â 915 metr sgwâr o dir cyfnewid, y byddai ei angen i wrthbwysu colli'r Man Agored.
- 4.118 Caiff hawliau i fynd i 166 metr sgwâr o Fynwent Segur Siloam, ar gyfer y gwaith adeiladu a chynnal wal gynnal, eu cynnwys yn y CPO, y mae'r tir hwnnw yn Fan Agored o fewn ystyr paragraff 6(5)(3) Adran 3 Deddf Caffael Tir 1981. Ni cheisir unrhyw dir cyfnewid yn y CPO oherwydd bod arwynebedd y tir islaw'r trothwy o 250 llathen sgwâr (211 metr sgwâr) a bennir yn y Ddeddf. Felly, nid oes angen rhoi tir cyfnewid mewn perthynas â'r hawliau a geisir (DD007).
- 4.119 Dymchwelir wyth adeilad, gan gynnwys y Capel Methodistiaidd Cyntefig a Charafán Cwm Clydach, ac effeithir ar Gapel Siloam hefyd. Byddai arwynebedd

cyfwerth o dir cyfnewid yn cael ei ddarparu ar gyfer y mannau claddu a gollir ym mynwent y Capel Methodistaidd Cyntefig (DD006).

### **Effeithiau'r cynllun ar Amaethyddiaeth (WG09)**

- 4.120 Mae amcan Llywodraeth Cymru ar gyfer amaethyddiaeth gynaliadwy yn ymwneud â dyfodol cynaliadwy a phroffidiol ar gyfer teuluoedd a busnesau ffermio trwy gynhyrchu a phrosesu cynhyrchion fferm, wrth warchod yr amgylchedd.
- 4.121 Byddai'r cynllun yn arwain at gollu (yn barhaol a thros dro) 25.7 hectar o dir amaethyddol, gan gynnwys 7.9 hectar o dir sydd wedi ei ddsbarthu'n radd dosbarthu 3a y Weinyddiaeth Amaeth, Pysgodfeydd a Bwyd, a ddiffinnir yn genedlaethol fel "y tir gorau a mwyaf amlbwrpas". Byddai angen oddeutu 3.8 hectar o dir gradd 3b a 14 hectar o dir gradd 4 ar gyfer y gwaith adeiladu hefyd. Cyn belled ag y caiff uwchbridd ei ailosod yn foddhaol, byddai cyfanswm y tir amaethyddol a gollir oddeutu 8.2 hectar, a dim ond 1.5 hectar o'r tir hwnnw yn radd 3a. At ei gilydd, byddai effaith y cynllun ar amaethyddiaeth ychydig yn niweidiol (WG04, WG09, DD595).
- 4.122 Byddai'r cynllun yn cael yr effaith fwyaf ar ddaliadau fferm yn y pennau dwyreiniol a gorllewinol pellaf, a byddai Fferm Hafod, daliad â thenantiaid yng Ngilwern, a Fferm Tŷ Gwyn yn cael profiad o effeithiau dyddiol. Byddai'r effaith ar Fferm Hafod yn sensitif iawn oherwydd ei bod yn rhan o gynllun Glastir ac oherwydd y cyfraniad y mae ei stoc pori yn ei wneud i gynnal a chadw glaswelltir Tir Comin. Ar ôl ei adfer, y golled barhaol i Fferm Hafod, y daliad â thenantiaid, a Fferm Tŷ Gwyn fyddai 4.1 hectar, 3.3 hectar a dim, yn ôl eu trefn. Byddai'r effeithiau ar y ffermydd hyn yn fychan i gymharol niweidiol (WG09).

### **Y Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y cynllun (ES)**

- 4.123 Cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol ar gyfer lledu'r ffordd gyfan rhwng Y Fenni a Hirwaun ym 1997 (DD019).
- 4.124 Er mwyn adrodd yn gywir ar yr effeithiau amgylcheddol a fyddai'n deillio o'r newidiadau i'r dyluniad a restrir ym mharagraff 4.14 uchod, cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol newydd ar 10 Hydref 2013. Cyhoeddwyd crynodeb annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol ac Adroddiad Asesiad Technegol hefyd ar 10 Hydref 2013 (DD08-DD15, DD42).
- 4.125 Paratowyd y Datganiad Amgylcheddol yn unol â Chyfarwyddeb y Comisiwn Ewropeaidd 85/337/EEC, fel y'i diwygiwyd gan Gyfarwyddeb 97/11/EC a Chyfarwyddeb y Cyngor 2003/35/EC, ac fel y cymhwysir gan Adran 105A Deddf Priffyrdd 1980 i gynlluniau ffordd yng Nghymru a Lloegr. Mae wedi ystyried Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol) 1999 (fel y'i diwygiwyd), Rheoliadau Priffyrdd (Asesu Effeithiau Amgylcheddol) 2007 (fel y'i diwygiwyd) (DD203, DD217).
- 4.126 Mae Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010 yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru gynnal Asesiad Priodol o'r Goblygiadau ar gyfer unrhyw Safle Ewropeaidd ar gyfer Cadwraeth Natur a fyddai'n deillio o'r cynllun pe byddai'n mynd yn ei flaen. O ystyried y byddai'r cynllun oddi mewn i Barc

Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, mae'r Datganiad Amgylcheddol wedi ystyried amcanion parc cenedlaethol ac, yn benodol, y rhinweddau arbennig a ddiffinnir yng Nghynllun Rheoli Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog 2010-2015 (DD05-DD08, DD201, DD211, DD212, DD216-DD220).

4.127 Cyhoeddwyd adroddiad cwmpasu'r Datganiad Amgylcheddol i ymgynghorion statudol er mwyn cael sylwadau arno, a chafwyd ymatebion gan y canlynol:

- Llywodraeth Cymru
- CNC (Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru a Chyngor Cefn Gwlad Cymru gynt)
- Grŵp Ymgynghorol Partneriaid Treftadaeth
- Sustrans Wales
- Cadw
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
- Cyngor Sir Fynwy
- Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog.

4.128 Cyfarfu'r cyrff hyn, ynghyd â chynrychiolwyr Cyfoeth Naturiol Cymru, y Gymdeithas Frenhinol er Gwarchod Adar, Ymddiriedolaeth Archaeolegol Morgannwg Gwent, Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru, Ymddiriedolaeth Bywyd Gwylt Gwent a Sustrans Cymru, bob chwarter ac roedd rhagor o gyfarfodydd arfaethedig wedi eu cynllunio trwy gydol y camau dylunio ac adeiladu am oddeutu 5 mlynedd wedi hynny. Gohebwyd yn fanwl â'r holl ymgynghorion statudol ynghylch y Datganiad Amgylcheddol drafft.

4.129 Roedd yr ymgynghoriadau a'r trafodaethau manwl hyn yn angenrheidiol oherwydd bod coridor y ffordd bresennol (a fyddai'n cael ei ddatblygu gan y cynllun) wedi ei gyfyngu oherwydd y ffaith bod gan sawl ardal ddynodiad amgylcheddol, gan gynnwys ACA Ewropeaidd, Gwarchodfeydd Natur Cenedlaethol a safleoedd â dynodiad SoDdGA sy'n bwysig o ran natur. Hefyd, byddai'r cynllun yn gyfagos at Safle o Bwys i Warchodaeth Natur dynodedig lleol afon Clydach, ac ymgeisydd ar gyfer Safle o Bwys i Warchodaeth Natur yng Nghae Ben Ward, ychydig i'r dwyrain o Fryn-mawr. Hefyd, mae henebion cofrestredig a fyddai'n agos at y cynllun - Lefelau Glo Clydach, Bwa Hafod, Gwaith Haearn Clydach, Pont Smart ac Arglawdd Camlas Gilwern, yn ogystal â thri adeilad rhestredig Gradd II\* (ID13, ID18-ID22, WG05, WG05A, WG06A).

4.130 Roedd gan Gyngor Sir Fynwy ac APCBB bryderon ynghylch y Datganiad Amgylcheddol, sef:

- yr anhawster o ran asesu effaith weledol y cynllun, o ystyried y gall topograffeg y cwm gyfyngu ar nifer ac ehangder golygfannau dethol, ac felly methu cynrychioli ar yr amgylchedd eithriadol o sensitif
- roedd nifer y ffotogyfosodiadau yn annigonol



- ni aethpwyd i'r afael â'r polisiau sy'n llywodraethu Parc Cenedlaethol, rhinweddau arbennig y Parc Cenedlaethol nac Egwyddorion Silkin yn llawn
- mae'r Datganiad Amgylcheddol yn cyfeirio ar Bolisi Datblygu Unedol APCBB, ond nid yw'n cynnwys Polisi ES36 – adeiladu ffyrdd newydd sy'n ymwneud yn uniongyrchol â Chynllun yr A465 Blaenau'r Cymoedd
- roedd angen dangos defnydd priodol o LANDMAP
- roedd angen datblygu integreiddio'r dirwedd i nodweddion lleol, llacio llethrau a lleihau strwythurau cynnal o blaid gwrthgloddiau
- yr effeithiau ar lonyddwch dynodiad Gwarchodfa Awyr Tywyll y Parc Cenedlaethol, a dylid dangos y golofn olau, dyluniad arwyddion a'u lleoliad
- maint a golwg y strwythurau cynnal
- sut y caiff clogwyni a sgri eu sefydlogi
- parch ar gyfer treftadaeth ddiwylliannol yr ardal
- ystyried effeithiau cronus
- ni fanylwyd ar waith cynnal a chadw hirdymor priodol o'r nodweddion lliniaru arfaethedig.

### **Atodiad y Datganiad Amgylcheddol**

4.131 Mae datblygu dyluniad manwl y cynllun wedi arwain at wybodaeth newydd yn dod i'r amlwg a all effeithio ar yr Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol, fel yr adroddir arno yn y Datganiad Amgylcheddol. Cynhwyswyd hyn mewn Datganiad Amgylcheddol Atodol a gyflwynwyd i'r Ymchwil o wirfodd, er na ofynnodd unrhyw barti amdano. Roedd y Datganiad Amgylcheddol Atodol yn cynnwys ffotogyfosodiadau ychwanegol y gofynnodd APCBB amdanynt yn ei ymateb i'r Datganiad Amgylcheddol, Rhestr Ymrwymadau a chanlyniad arolygon ogofâu a chlwydfannau coed (DD056, DD058).

### **Datganiad i Hysbysu Aseiad Priodol o Effaith Amgylcheddol y cynllun yn unol â Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010**

4.132 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Hysbysiad o Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol mewn perthynas â'r cynllun ar 10 Hydref 2013 (DD040).

4.133 Paratowyd Datganiad i Hysbysu Aseiad Priodol (SSIA) gan Lywodraeth Cymru yn unol â Rheoliad 61 Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010. Bydd hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i ystyried unrhyw oblygiadau arwyddocaol posibl y byddai'r cynllun yn eu cael ar unrhyw ardal sy'n darparu cynefinoedd a rhywogaethau sydd o bwysigrwydd Ewropeaidd, ac amlygu p'un a fyddai'r cynllun yn cael effaith niweidiol ar gyfanrwydd unrhyw rai o'r ACAu lleol (DD210, ID25).

- 4.134 Mae'r SSIA yn cydnabod bod yr ardal y byddai'r cynllun yn mynd drwyddi yn cael ei goruchafu gan Gwm Clydach, sydd ag ochrau serth a choediog, sef ardal sydd wedi ei hamddiffyn oherwydd ei bywyd gwylt a'i chynefinoedd, gan gynnwys Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Coedydd Cwm Clydach ac ACA Safleoedd Ystlumod Wysg. Mae afon Clydach yn un o lednentydd afon Wysg, sydd â dynodiad SAC.
- 4.135 Nid oedd angen y cynllun ar gyfer rheoli safle cadwraeth natur yn unrhyw un o'r ardaloedd hyn, felly ni fyddai gan ei effeithiau unrhyw statws esempt dan Reoliadau Gwarchodd Cynefinoedd a Rhywogaethau.
- 4.136 Y prif reswm dros ddynddi ACA Safleoedd Ystlumod Wysg, sy'n cwmpasu ardal eang o 1686 hecтар, oedd presenoldeb yr ystlum pedol lleiaf, ond mae'r nodweddion cymhwyso eraill a welir yn yr ACA fel a ganlyn:
- gweundiroedd sych Ewropeaidd
  - cyforgorsydd diraddedig sy'n gallu adfywio'n naturiol o hyd
  - gorgorsydd
  - llethrau creigiog calchaid â llystyfiant hafn-ffytig
  - ogofâu nad ydynt ar agor i'r cyhoedd
  - coedwigoedd *Tilio-Acerion* forests o lethrau, sgrïau a dyfnentydd.
- 4.137 O'r rhain, dosberthir gorgorsydd, coedwigoedd *Tilio-Acerion* o lethrau, sgrïau a dyfnentydd yn nodweddion â blaenoriaeth, tra y byddai'r cynllun yn effeithio mwyaf ar yr ystlum pedol lleiaf.
- 4.138 Dynodwyd ACA Cwm Clydach, sy'n gorchuddio arwynebedd o 29 hecтар yn SoDdGA Cwm Clydach, oherwydd presenoldeb coedwigoedd ffawydd *Asperulo-Fagetum* a choedwigoedd ffawydd *Atlantic acidophilous*.
- 4.139 Dynodwyd ACA Afon Wysg, sy'n cynnwys ardal hir a chul iawn o 1,008 hecтар, oherwydd ei llystyfiant cyfagos a phresenoldeb rhywogaethau pysgod lamprai'r môr, lamprai'r afon, gwangen, eog yr Iwerydd a'r grothell, yn ogystal â'r dyfrgi. Gallai'r cynllun arwain at waddod a llygredd dŵr, sŵn a dirgryniad, a goleuadau a gweithrediadau yn ystod y gwaith adeiladu yn cael effaith niweidiol ar y rhywogaethau hyn, oni bai y caiff dyluniadau boddhaol a mesurau adeiladu gofalus eu rhoi ar waith.
- 4.140 Canfu ymarfer sgrinio, y cytunwyd arno â Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC), y gall y cynllun gael effaith sylweddol ar nodweddion y tri safle. Fodd bynnag, roedd datblygu'r SSIA a'r mesurau lliniaru priodol yn destun cyfarfodydd chwarterol, o 19 Gorffennaf 2011 rhwng y tîm a oedd yn datblygu'r cynllun a Chyngor Cefn Gwlad Cymru (Cyfoeth Naturiol Cymru yn ddiweddarach), fel sy'n ofynnol dan Reoliad 61(3) y Gyfarwyddeb Cynefinoedd.
- 4.141 Er mis Chwefror 2012, arweiniodd cyfarfodydd misol at gyfres o argymhellion a fyddai'n cael eu hymgorffori yn y cynllun, yn ymwneud â lliniaru effeithiau niweidiol, dyluniad y cynllun a mesurau digolledu ar gyfer yr effeithiau niweidiol.

Ystyriwyd bod pob un o'r camau gweithredu hyn yn dderbyniol, ond roedd gan CNC bryderon o hyd ynghylch effeithiau'r cynllun ar yr ystlum pedol lleiaf a'i gynefin yn ACA Safleoedd Ystlumod Wysg.

- 4.142 Derbyniodd Llywodraeth Cymru y byddai risg fechan o effaith niweidiol byrdymor ar yr ystlum pedol lleiaf yn bosibl oherwydd y byddai plannu coed cyfnewid yn cymryd amser i aeddfedu. O ystyried y risg fechan hon, ac oherwydd nad oedd unrhyw gytundeb â CNC ynghylch y cwestiwn: "A ellir sicrhau na fydd y cynnig yn cael effaith niweidiol ar gyfanrwydd y safleoedd y tu hwnt i amheuaeth wyddonol resymol", rhoddwyd rhagor o ystyriaeth i'r mater.
- 4.143 Daeth yr ailystyriaeth i'r casgliad na fyddai'r cynllun yn tanseilio unrhyw amcan cadwraeth yn ACA Coedydd Cwm Clydach nac ACA Afon Wysg, nad unrhyw amcan yn ACA Safleoedd Ystlumod wysg, ac eithrio'r rhai sy'n ymwneud â'r ystlum pedol lleiaf, o bosibl. Daethpwyd i'r casgliad bod risg fechan iawn o fgythiad byrdymor i'r rhywogaeth wrth i'r plannu lliniarol cyfnewid aeddfedu. O ystyried hyn a chan nad oedd unrhyw gytundeb â CNC ynghylch y mater hwn, roedd angen cynhyrchu Atodiad i'r SSIA a Datganiadau ynghylch Atebion Amgen, Rhesymau Hanfodol er Budd Cyhoeddus Tra Phwysig a Mesurau Cydbwysu (SASICOM).

#### **Atodiad i Ddatganiad i Hysbysu Aseiad Priodol a SASICOM (DD057)**

4.144 Am y rhesymau a amlygir uchod, ac yn unol â HD44/09, roedd angen i'r SASICOM gwmpasu'r cwestiynau ynghylch:

- p'un a all fod dewisiadau amgen a fyddai'n osgoi neu'n cael llai o effaith ar gyfanrwydd ACA Safleoedd Ystlumod Wysg
- p'un a fyddai'r cynllun yn cael effaith niweidiol ar gynefin neu rywogaeth â blaenoriaeth
- p'un a oes rhesymau hanfodol sef er budd cyhoeddus tra phwysig, gan gynnwys rhai o natur gymdeithasol neu economaidd, dros fynd ymlaen â'r cynllun
- p'un a yw'r mesurau digolledu a fyddai'n ffurfio rhan o'r cynllun yn sicrhau bod cydlynid rhwydwaith Natura 2000 yn cael ei warchod.

4.145 Roedd Llywodraeth Cymru o'r farn:

- nid oes unrhyw ddewisiadau amgen a fyddai'n cyflawni'r un amcanion, wrth gael llai o effaith ar gyfanrwydd yr ACA
- nid oes unrhyw rywogaethau neu gynefinoedd â blaenoriaeth y byddai'r cynllun yn cael effaith niweidiol arnynt
- mae tri rheswm hanfodol er budd cyhoeddus tra phwysig dros fynd ymlaen â'r cynllun, sef bod y cynllun wedi ei gynnwys yn un o bolisiau Llywodraeth Cymru, byddai iddo fanteision diogelu'r cyhoedd a byddai iddo fanteision economaidd
- bod y mesurau digolledu yn ddigon i sicrhau y gwarchodir rhwydwaith

Natura 2000.

- 4.146 Yng ngoleuni'r ystyriaethau uchod a'r casgliadau a luniwyd ohonynt, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru ei barn y byddai Gweinidogion Cymru, fel yr Awdurdod Cymwys, yn gallu cytuno y dylai'r cynllun fynd yn ei flaen, yn unol â Rheoliadau 62 a 66 Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010.
- 4.147 Felly, mae Llywodraeth Cymru o'r farn y bodlonir y profion a osodir gan Reoliadau 62 a 66 (DD210).

#### **Y Rhestr Ymrwymadau Amgylcheddol ac Adeiladu (ID54)**

- 4.148 Yn dilyn pryderon a fynegwyd gan Ymgylchreion Statudol a cheisiadau gan y cyhoedd ynghylch yr effeithiau posibl ar yr amgylchedd sensitif yn ystod y gwaith adeiladu ac ar ei ôl, lluniwyd Rhestr Ymrwymadau Amgylcheddol i'w defnyddio fel templed ar gyfer y camau gweithredu sydd eu hangen i warchod a chyfoethogi'r cwmpasoedd. Byddai hon yn rhwymo'r contractwr i'r camau gweithredu penodedig yn ystod y broses adeiladu (ID54, ID62).

#### **Effaith y cynllun ar y dirwedd (WG07, WG07A)**

- 4.149 Y dirwedd y byddai'r cynllun yn mynd ynddi yw dyffryn afon uwchdirol Clydach a'i ddisgyniad serth a dramatig i Gwm Clydach, sef tirwedd gysgodol a chynwysedig, sydd wedi ei hamgáu â chlogwyni serth agored â brigiadau creigiog a llethrau sgri. Wrth i'r cwm ddisgyn i Ddyffryn Wysg Isaf, mae serthrwydd ei ochrau'n ymollwng i lethrau is sy'n codi'n fwy tyner â chlofannau o borfeydd parhaol wedi eu ffinio ag olion gwrychoedd a waliau cerrig. Yng Ngilwern, mae'r A465 yn mynd i dirwedd fwy agored Dyffryn Wysg, ac yn dilyn ei ymylon, wrth i'r afon ddolennu trwy ei gorlifdir.
- 4.150 Mae'r dirwedd hon yn cynnwys yr A465 bresennol, sydd wedi dod yn rhan o gymeriad y cwm ac sy'n dylanwadu ar y dirwedd a'r golygfeydd oddi mewn iddi. Fodd bynnag, mae topograffeg serth a chymeriad coediog trwchus y cwm yn atgyfnerthu'r ymdeimlad o gaeadle ac yn ymatal yr A465 bresennol a'i thraffig i olygfeydd lleol.
- 4.151 Ffurfiwyd rhinweddau esthetig y cwm gan weithgarwch dynol yn y gorffennol, a bu'n brif lwybr trafniadaeth, cyfathrebu a gwasanaeth yn hanesyddol, fel yr amlygir gan y tramffyrdd, y rheilffyrdd, y gamlas, y gefnffordd a'r llinellau peilonau anferth, ynghyd ag aneddiadau bach a gynhaliodd ddiwydiannau'r gorffennol. Mae'r cwm wedi newid yn barhaus yn ystod y ddwy ganrif ddiwethaf (ID38).
- 4.152 Darparodd Strategaeth Tirlunio'r A465 Blaenau'r Cymoedd 2007 weledigaeth strategol ar gyfer integreiddio'r gwelliannau i'r A465 yn ei lleoliad, ac arweiniad clir ar gyfer dylunio'r prosiect (DD116).
- 4.153 Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog yw'r prif ddynodiad tirwedd y mae'r cynllun yn effeithio arno. Byddai'r ffordd wedi ei lledu yn gorwedd yn y Parc Cenedlaethol, ond ni fyddai unrhyw ran ohoni yn dirwedd mewn ardal a ddiffinnir gan CNC fel ardal lonydd neu mewn Parth Tywyll Craidd neu un o'r Clustogfeydd Critigol. Ar hyn o bryd, caiff yr A465 ei goleuo gan lusernau oren, sy'n ymwthiol.

Byddai'r cynllun yn newid y goleuadau i liw mwy naturiolaid, gan leihau llygredd awyr a pheidio â bygwth llonyddwch y Parth Tywyll Craidd o gwbl gyda'r nos. Hefyd, goruchwylir Cwm Clydach o ardal fechan ar ymyl ogleddol Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon. O'r fan honno, ceir golygfeydd clir o'r A465 bresennol yn y cefndir ac, yn y blaendir, y seilwaith trydan sy'n ymwithiol iawn (DD544 - DD549, DD566).

4.154 Er mwyn ymgorffori'r cynllun yn y dirwedd sensitif ac annog bioamrywiaeth, cynigir y mesurau lliniaru eang isod:

- plannu coetir llydandail ger cyffyrdd ac mewn lleoliadau allweddol eraill
- plannu llystyfiant ar lethrau ystlysol sy'n debyg i'r ardal y byddant yn gorwedd ynddi
- amnewid unrhyw goed aeddfed sy'n cael eu cwmpo
- byndiau daear a thrychfeydd ffug
- goleuadau ffordd LED gwyn dwysedd isel
- dur hindreuliedig ar gyfer strwythurau i adlewyrchu treftadaeth yr ardal a phaneli concrit a gorffeniadau carreg leol
- plannu coed a llwyni i adlewyrchu nodweddion presennol y dirwedd
- plannu oddi ar y safle, lle y cytunir hynny â thirfeddianwyr.

4.155 Gyda'r mesurau hyn ar waith, byddai effeithiau niweidiol ar gymeriad y dirwedd mewn pedair ardal, ond ni fyddai niwed sylweddol i gymeriad cyffredinol yr ardal. Byddai effaith niweidiol gymedrol ar 7 o'r 19 o olygfannau allweddol 15 mlynedd ar ôl i'r cynllun agor, ond ni fyddai unrhyw niwed sylweddol (ID13).

4.156 Ar gyfer cynllun o'r maint a'r cymhlethdod hwn, mewn tirwedd sy'n sensitif yn gynhenid, ni ellir osgoi effeithiau niweidiol gweddilliol sylweddol ar y dirwedd. Byddai'r cynigion dylunio yn arwain at rai manteision cadarnhaol o blannu coetiroedd a chreu trychfeydd ffug, ac mae'r ffordd bresennol eisoes yn cael effaith niweidiol ar dirwedd yr ardal.

4.157 At ei gilydd, byddai'r cynllun yn dderbyniol o ran y dirwedd.

#### **Effaith y cynllun ar Ddaear a Phriddoedd (WG14)**

4.158 Yn gyffredinol, mae'r cynllun yn rhedeg o gyfeiriad y gorllewin i'r dwyrain ar hyd ymyl ogleddol synclinal Maes Glo De Cymru, sy'n brigo'n eang yn ardal Blaenau'r Cymoedd. Mae dau SoDdGA yn bodoli ger ôl troed y cynllun. Y cyntaf yw SoDdGA anferth Mynydd Llangatwg, sy'n gartref i ogofâu calchfaen helaeth, sy'n gorwedd o dan yr A465 ac yn ymddangos o ochrau'r cwm rhwng y ffordd a'r afon. Gwarchodir yr ogofâu oherwydd eu clwydfannau ystlumod, ond maent hefyd o bwysigrwydd daearegol cenedlaethol a rhanbarthol ac maent yn gyfleuster hamdden gwerthfawr. Byddai'r lledu sy'n cael ei gynnig oddi mewn i'r rhan hon o'r cwm yn eistedd rhwng 5 a 10 metr uwchben yr ogofâu hyn ac oddeutu 25 metr o'r mynedfeydd pwysicaf iddynt, gan olygu y byddai angen

gofal ychwanegol wrth osod pyst. Dylai gwaith arolygu geoffisegol ychwanegol fanylu ar leoliadau'r ogofâu er mwyn galluogi'r gwaith i fynd yn ei flaen yn hyderus. Gyda'r arolygon hyn a'r protocol adeiladu gofalus a gynigir, byddai effaith y cynllun ar yr ogofâu yn fân neu'n finimol.

- 4.159 Yr ail SoDdGA yw SoDdGA Bryn-mawr, sy'n llawer mwy cynwysedig ac yn cynnwys datguddiadau nodedig craigwely'r Cystradau Glo Isaf sydd o arwyddocâd stratigraffig a phaleolddaeryddol eithriadol. Mae'r SoDdGa yn uniongyrchol i'r de o'r A465 bresennol, wrth iddi nesáu at gylchfan bresennol Bryn-mawr. Gall y cyhoedd ei weld o'r A465, ond ni ellir ei gyrraedd ar hyn o bryd. Byddai'r cynllun yn symud llwyth o'r traffig ymhell o'r SoDdGA ac yn darparu mynediad er mwyn i'r cyhoedd ei weld. Gall cloddiadau gerllaw gael effaith niweidiol fawr ar y SoDdGA, ond mae'n debyg y byddai'r gwaith yn datguddio haenau newydd a fyddai'n weladwy i'r cyhoedd ac ar gyfer arsylwadau addysgol, ac felly'n lleihau effaith y cynllun i fân effaith niweidiol ar ôl i'r gwelliannau mynediad arfaethedig, adleoli'r arwyddion ffordd a lleihau cloddi gael eu mabwysiadu (ID22, ID55).
- 4.160 Byddai'r camau gweithredu uchod yn angenrheidiol er mwyn cydymffurfio â pholisi perthnasol APCBB sy'n amodi "Caiff datblygiadau ond eu caniatáu lle nad oes unrhyw effaith annerbyniol ar fioamrywiaeth a threftadaeth daear yr ardal". Mae geoamrywiaeth yn cyfrannu'n sylweddol at fioamrywiaeth y cwm ac yn rhan anhepgor o dirwedd y cwm, sy'n cyfrannu at ansawdd bywyd preswylwyr ac ymwelwyr.

## **Effeithiau Sŵn a Dirgryniad (WG12)**

### ***Sŵn Traffig y Ffordd***

- 4.161 Roedd yr holl gyfrifiadau o sŵn traffig y ffyrdd yn cydymffurfio â'r fethodoleg safonol. Cofnododd data mewn un ar ddeg o safleoedd monitro sŵn gwaelodlin ym mis Hydref 2011. Defnyddiwyd y data hwn i boblogi modwl sŵn, a oedd yn cwmpasu 2,881 o dderbynyddion preswyl. O'r rhain, byddai oddeutu 325 o dderbynyddion yn cael profiad o gynnydd o 1dB (A) o leiaf yn 2017, a'r cynnydd mwyaf fyddai 11 dB (A) o ganlyniad i weithredu'r cynllun. Ar yr un pryd, byddai 907 o dderbynyddion yn cael profiad o ostyngiad o 1dB (A) o leiaf, a'r gostyngiad mwyaf fyddai hyd at 18 dB (A). Ni fyddai unrhyw newid sylweddol ym 1,649 o dderbynyddion, yn bennaf oherwydd bod coridor yr A465 eisoes yn cael profiad o sŵn sylweddol o draffig y ffyrdd. Felly, ar y cyfan, byddai'r cynllun yn fuddiol o ran lleihau sŵn traffig y ffyrdd yn y flwyddyn agoriadol arfaethedig, sef 2017.
- 4.162 O gymharu'r sefyllfa heb y cynllun yn 2017 â'r sefyllfa yn 2032 gyda'r cynllun a'r rhwystrau sŵn ar waith, ond â mwy o draffig ar y rhwydwaith, byddai cynnydd sylweddol yn y sŵn yn 2,881 o'r derbynyddion a astudiwyd, ond byddai gostyngiad sylweddol yn cael ei brofi yn 169 ohonynt. Felly, ar y cyfan, byddai'r cynllun yn fuddiol o ran lleihau sŵn yn 2032, er gwaethaf y cynnydd mewn traffig a fyddai'n digwydd beth bynnag.
- 4.163 Mesur mwy realistig o effeithiau sŵn y cynllun fyddai cymharu'r sefyllfa gyda'r cynllun a hebdo yn 2032. Dengys y dadansoddiad, o'r 2,881 eiddo a astudiwyd, ni fyddai unrhyw newid sylweddol yn 2,595 o'r anheddau, byddai cynnydd sylweddol yn 84 eiddo a gostyngiad sylweddol yn 202 eiddo. Mewn

gwirionedd, a chan dybio y caiff y rhwystr sŵn 2 metr o uchder ei adeiladu yn Blackrock, byddai'r cynllun yn cynnig buddion mawr a sylweddol o ran lleihau sŵn mewn anheddau, ar y cyfan.

4.164 O ran y 21 adeilad derbyn arbennig o sensitif, byddai'r sŵn yn cynyddu'n sylweddol yn 1 ohonynt, a byddai 6 ohonynt yn cael budd o ostyngiad sylweddol. Ar gyfer y 10 derbynydd sensitif yn yr awyr agored, byddai'r sŵn yn cynyddu'n sylweddol yn 4 ohonynt, ac ni fyddai'r un ohonynt yn cael budd o'r cynllun. Felly, byddai'r cynllun yn gymharol niwtral ar gyfer derbynyddion sensitif (DD231, ID15).

### **Sŵn a Dirgryniad Adeiladu**

4.165 Gallai sŵn adeiladu fod yn sylweddol hyd at 40m o'r safle, ond gostwng i beidio â bod yn sylweddol y tu hwnt i'r man hwnnw. Fodd bynnag, wrth ymgymryd â'r gwaith cloddio mawr, chwalu creigiau, ffrwydro, torri neu roi pyst, byddai'r gwaith adeiladu'n cael effaith sylweddol ar eiddo hyd at 80 metr i ffwrdd, ond am gyfnodau cymharol fyr (DD229, DD231).

4.166 Ni fyddai unrhyw effaith sylweddol o ddirgryniad adeiladu, heblaw o ffrwydro creigiau o bosibl, a fyddai am gyfnod cyfyngedig.

### **Effaith y cynllun ar Ecoleg a Chynefinoedd (WG06, WG06A, ID12)**

4.167 Amlinellir effeithiau amgylcheddol y cynllun yn y Datganiad Amgylcheddol, sy'n dangos bod gan yr ardal y byddai'r cynllun yn rhedeg drwyddi nifer o ardaloedd ecolegol sensitif sydd â dynodiadau rhyngwladol, cenedlaethol a lleol. At ei gilydd, byddai'r cynllun yn cael mân effaith niweidiol ar yr ardaloedd hyn ac ar y rhywogaethau oddi mewn iddynt, yn ystod y gwaith adeiladu ac yn ddiweddarach. Byddai ansawdd y dŵr yn afon Clydach ac mewn nentydd yn gwella ar ôl adeiladu'r nodweddion rheoli dŵr ffo, ac ni ddylai ddiodeff yn ystod y gwaith adeiladu oherwydd y gwaith rheoli dŵr helaeth a fyddai'n cael ei sefydlu'n gynnar yn y cyfnod adeiladu.

4.168 Byddai rhai cynefinoedd yn cael eu dinistrio gan y cynllun, ond byddai cynefinoedd newydd yn cael eu creu ar gymhareb o oddeutu 2:1. Byddai rheolaeth hirdymor yr ardaloedd cynefin newydd hyn yn dilyn ar ôl adeiladu'r cynllun.

4.169 Byddai mesurau eang yn cael eu hymgorffori yn y cynllun er mwyn helpu i feithrin ystlumod, ymlusgiaid, amffibiaid, adar, dyfrgwn o bosibl, glaswelltir a choetiroedd. Byddai ffensys dyfrgwn yn cael eu codi, lle bo hynny'n briodol. Ni fyddai'r effaith ar unrhyw rywogaeth yn fwy nag o fân arwyddocâd (WG13, WG13/B, ID63).

### **Effaith y cynllun ar Ystlumod (WG 08, ID26, ID27)**

4.170 Mae cynlluniau ffordd yn achosi 8 bygythiad posibl i ystlumod, sef:

- colli clwydfannau, porthiant a chymudo
- creu rhwystrau ar draws llinellau hedfan

- effaith cerbydau, oherwydd bod yr ystlum trwyn pedol, sy'n hedfan yn isel, yn arbennig o agored i niwed
- amharu ar lif dŵr naturiol
- llygredd dŵr mewn ardaloedd porthianna
- golau, yn arbennig ar gyfer rhywogaethau nad ydynt yn hoff o olau, fel yr ystlum trwyn pedol, a'r rhai sy'n cael eu denu gan bryfaid o gwmpas goleuadau ffordd lle mae perygl o gerbydau. Mae goleuadau yn denu pryfaid o ardaloedd porthianna hefyd
- llygredd aer a llwch adeiladu
- amhariad gwaith adeiladu.

4.171 O ystyried hyn, dyluniwyd y cynllun i leihau'r effaith ar gynefin porthianna a chymudo ystlumod a chlwydfannau, yn ogystal â lleihau'r tir a gymerir oddi mewn i ACA Safleoedd Ystlumod Wysg (ID25, DD578, DD579).

4.172 Ymgorfforwyd mesurau helaeth i wrthbwysio effeithiau niweidiol. Byddai'r rhain yn cynnwys:

- plannu coetiroedd yn lle coetiroedd a gollir
- darparu clwydfannau cyfnewid deniadol ar gyfer y chwe chlwydfan yr haf ar gyfer ystlumod lleiaf a phedair chlwydfan ganolig ar gyfer ystlumod pedol lleiaf a fyddai'n cael eu colli
- byddai'r clwydfannau cyfnewid o werth cyfwerth neu well o fewn yr un ardal swyddogaethol ac yn cynyddu'r adnodd swyddogaethol
- adleoli clwydfannau ystlumod pedol lleiaf mewn ardaloedd porthiannau sy'n cael eu tanddefnyddio
- lleihau'r amhariad ar ogofâu
- gwaith arolygu yn ystod yr haf
- cynyddu cynefin porthianna coetirool hirdymor i ystlumod a darparu cysylltedd gwell (ID29).

4.173 Byddai colli cynefin porthianna, yn y tymor byr o 5 i 13%, yn annhebygol iawn o gael effaith niweidiol ar yr ystlum pedol lleiaf neu ar unrhyw rywogaeth arall o ystlumod. Mae CNC yn damcaniaethu y caiff cynefinoedd eu "tanddefnyddio", ond gall clwydfannau mamolaeth gael trafferth oni bai bod ystlumod yn adleoli. Byddai clwydfan mamolaeth arfaethedig Hafod yn well o lawer nag yn nhraphont Clydach (ID27-ID29, ID64, ID66).

4.174 Byddai'r holl strwythurau presennol, gan gynnwys y pontydd afon pwysig, o dan yr A465 yn cael eu cadw i'w defnyddio gan ystlumod sy'n symudo. Yn ystod y gwaith adeiladu ac ar ei ôl, byddai'r nodweddion yn cael eu hymgorffori yn y cynllun er mwyn arwain ystlumod i'r strwythurau hyn o dan y ffordd nes i



lystyfiant addas ddod yn sefydledig.

- 4.175 Byddai'r clwydfannau newydd yn darparu mynediad rhwydd i gynefin porthianna a byddai hyn, ar y cyd â'r mesurau a grybwyllir uchod, yn sicrhau ei bod yn annhebygol iawn y byddai effaith sylweddol ar boblogaethau ystlumod oherwydd y cynllun. Ni fyddai cyfraddau marwolaeth yn cynyddu o ganlyniad i ddeuoli'r briffordd bresennol.
- 4.176 Ni unrhyw effaith niweidiol sylweddol ar ystlumod o oleuadau (a all fod yn fuddiol o gymharu â'r sefyllfa bresennol), o lygredd dŵr neu o newidiadau i ddŵr daear, o lygredd aer neu weithgareddau adeiladu.

### **Effaith y cynllun ar Dreftadaeth Ddiwylliannol**

#### ***Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon***

- 4.177 Mae gan yr ardal o amgylch yr A465 dreftadaeth gyfoethog ac mae'n cynnwys Safle Treftadaeth y Byd Tirwedd Ddiwydiannol Blaenafon, i'r de o Gwm Clydach. Mae gwaith yn mynd rhagddo sydd â'r nod o ddarbwylllo UNESCO y dylai gwaith i sefydlu clustogfa ar gael Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon fynd yn ei flaen ac, fel y rhagwelir ar hyn o bryd, mae'n debyg y byddai'r glustogfa honno'n cynnwys Cwm Clydach a chefnffordd bresennol yr A465.
- 4.178 Ni fyddai'r cynllun yn arwain ar unrhyw effaith ffisegol uniongyrchol ar unrhyw ran o'r Safle Treftadaeth y Byd, ond byddai'n disgyn oddi mewn i'r lleoliad lle y byddai effeithiau ffisegol uniongyrchol.
- 4.179 Mae prif asedau treftadaeth yr ardal hon yn cynrychioli elfennau pwysicaf a mwyaf cadwrus yr hyn y cyfeirir ato'n gyffredin fel y Chwyldro Diwydiannol. Ni fyddai'r cynllun yn weladwy o'r mwyafrif helaeth o Safle Treftadaeth y Byd, gan gynnwys Gwaith Haearn pwysig Blaenafon, Glofa'r Pwll Mawr neu unrhyw ran o dref Blaenafon. Byddai llawer o'r cynllun yn weladwy, o bell, o ymyl ogleddol bellaf Safle Treftadaeth y Byd, ond mae golygfeydd o'r fan honno eisoes yn ymgorffori'r gefnffordd bresennol, peilonau a llinellau trydan, y mae pob un ohonynt yn nodweddion trechol o'r olygfa.
- 4.180 O ystyried yr holl ffactorau hyn, byddai effaith y cynllun yn arwain at fân effeithiau niweidiol, o golli rhannau byr o heb lwybrau tramffyrdd, a cholli rhai adeiladau hanesyddol nad ydynt yn rhestredig. Hefyd, byddai mân effeithiau buddiol a fyddai'n deillio o fynediad a chysylltedd gwell.
- 4.181 At ei gilydd, byddai'r effaith ar Safle Treftadaeth y Byd ychydig yn niweidiol. Ni fyddai hynny'n sylweddol (DD545).

#### ***Tirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Eithriadol Blaenafon a Thirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig Cwm Clydach***

- 4.182 Byddai llawer o'r cynllun yn gorwedd yn Nhirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig Cwm Clydach. Dywed y disgrifiad cryno o'r ardal hon, a gyhoeddwyd yn y Gofrestr Tirweddau, Parciau a Gerddi o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig yng Nghymru: "Mae digonedd o olion o'r cyn-ddiwydiannau ac o'r cyfundrefnau cyswllt, fel mae tystiolaeth ar gael hefyd o'r cyn-amgylchiadau cymdeithasol,

sy'n cynnwys nid yn unig tai, ond hefyd capeli a thafarndai sydd wedi goroesi. Mae dwyster ac amrywiaeth y safleoedd diwydiannol pwysig hyn a'r cyfundrefnau cludiant dilynol yn y cwm yn ficrocosm bychan ac integredig o orffennol diwydiannol Cymru, a oedd, yn ei dro, yn dibynnu ar ddaeareg a daearyddiaeth ryfeddol y dirwedd weledol a hanesyddol ysbrydoledig hon (DD566, WG11, WG11/A).

- 4.183 Yn uniongyrchol i'r de o'r dirwedd hanesyddol ddynodedig, ceir Tirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Eithriadol Blaenafon. Dywed y disgrifiad cryno o'r ardal hon: "Gorchuddir yr ardal gyfan gan weithfeydd cloddio glo brig cynnar ac mae wedi goroesi fel yr unig waith cloddio mwynau brig segur, aml gyfnod, gweddol fawr yn ôl pob tebyg yn Ne Cymru. Mae'n dal i fod yn balimpsest o weithgarwch cloddio a phrosesu cynnar, wedi'i gris-groesi gan fwyngloddiau ffos bas, incleins tramffyrdd a thomenni. Mae'r elfennau hyn, a thref Blaenafon, Mynydd Coety, y Blorens a Phwll-Du, a golygfa lofaol a gadwyd sy'n ymwneud yn uniongyrchol â'r prosesau mwyngloddio, yn ffurfio hanfod cymeriad hanesyddol unigryw tirwedd Blaenafon" (WG11, WG11/A).
- 4.184 Dengys y dyfyniadau uchod fod yr ardal yn cynrychioli elfennau pwysicaf a mwyaf cadwrus y Chwyldro Diwydiannol. Mae'n cynnwys ardaloedd o ddeunyddiau crai, cludiant y diwydiant prosesu i borthladdoedd, ac amodau byw'r gweithwyr. Fodd bynnag, mae'n amlwg y bu'r ardal yn destun gweithgarwch dynol dwys, y mae ei olion i'w weld hyd heddiw (ID38).
- 4.185 Ni fyddai'r cynllun yn arwain at unrhyw effeithiau uniongyrchol ar unrhyw ran o Dirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Eithriadol Blaenafon. Oherwydd lleoliad y ffordd bresennol a'r pellter a fyddai'n gwahanu'r cynllun oddi wrth olion y gorffennol hanesyddol, byddai'r cynllun yn arwain at fân effaith niweidiol ar y dirwedd hanesyddol gofrestrdedig yn unig. Ni fyddai'n sylweddol (WG11).
- 4.186 Byddai'r cynllun yn cael mân effaith ar Dirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig Cwm Clydach, gan arwain at fân effaith niweidiol.

### ***Henebion Cofrestredig (HCau), Adeiladau Rhestredig ac Archaeoleg***

- 4.187 Mae 5 HG ger y cynllun, a dangosir lleoliad a ffiniau'r rhain yn ID18-ID21. Maent fel a ganlyn:
- Lefel Glo Clydach.
  - Rheilffordd Clydach, gan gynnwys Bwa Hafod.
  - Gwaith Haearn Clydach a phont Smart's Bridge.
  - Ffwrnais Llanelli.
  - Arglawdd Camlas Gilwern.
- 4.188 Mae Smart's Bridge ac Arglawdd Camlas Gilwern yn adeiladau rhestredig Gradd II\* ac mae llawer o adeiladau rhestredig gerllaw. Ni fyddai'r cynllun yn effeithio ar yr un o'r adeiladau hyn yn ffisegol, er y byddai newidiadau i leoliadau 8 o'r adeiladau hyn.

- 4.189 Byddai mân effaith niweidiol ar arglawdd y gamlas oherwydd y byddai'r lôn gerbydau'n cael ei chodi'n gyfagos ato (ID74). Ni fyddai unrhyw effaith sylweddol ar unrhyw un o'r HCau.
- 4.190 Byddai mân effeithiau buddiol ar 3 adeilad rhestredig gradd II (ym Mhont Llanelly, Pont Gamlas 102 a phont ffordd dyrpeg yn Saleyard), a hefyd ar ddau fwthyn rhestredig gradd II yn Saleyard. Byddai dymchwel y Capel Methodistaidd Cyntefig a'r fynwent yn weddol niweidiol, yn bennaf oherwydd nad yw'r adeilad yn rhestredig. Byddai trefniadau'n cael eu gwneud am weithdrefn briodol wrth i'r olion gael eu datgladdu (DD225).
- 4.191 Byddai'r cynlyn yn cael mân effaith fuddiol ar HG Lefelau Glo Clydach ond, oherwydd llechfeddiant, byddai'n cael mân effaith niweidiol ar Fwa Hafod a mân effaith niweidiol ar arglawdd camlas Gilwern a Gwaith Haearn Clydach.
- 4.192 Mae olion archaeolegol posibl a all ddisgyn oddi mewn i ôl troed y cynllun, ac ymgwymerir â briff gwyllo, arolwg geoffisegol ac, os yw'n briodol, torri ffosydd archwiliadol, mewn ardaloedd lle na fud unrhyw amhariad blaenorol.
- 4.193 At ei gilydd, byddai effaith y cynllun ar dreftadaeth yn dderbyniol.

### **Effeithiau'r cynllun ar Ansawdd Aer (WG10, WG10A)**

#### ***Effeithiau Llygredd Aer ar Ecoleg***

- 4.194 Yn y DU, sefydlwyd lefelau llygredd aer a fyddai'n gwarchod llystyfiant mewn safleoedd dynodedig. Gelwir hyn yn llwyth critigol. Y lefel llwyth critigol lleiaf ar gyfer nitrogen yn y DU yw 10 cilogram N/yr hectar/y flwyddyn ar gyfer coetir ffawydd, a 15 cilogram N/yr hectar/y flwyddyn ar gyfer llethrau coedwigoedd, sgrïau a dyfentydd *Tilio-Acerion* a geir yng Nghwm Clydach. Islaw'r gwerthoedd hyn, ni fyddai unrhyw effeithiau niweidiol ar y rhywogaethau cysylltiedig a byddant yn briodol ar gyfer Cwm Clydach.
- 4.195 Yng nghyffiniau'r cynllun, lleolir y coetiroedd ar dir serth â phridd bas mewn ardal â glawiad uchel. Byddai'r cyflyrau naturiol hyn yn gwrthweithio dyddodiadau nitrogen a gynhyrchir gan draffig trwy drwytholchi wedi ei sbarduno gan y glawiad uchel. Felly, gellir ystyried yn rhesymol bod y llwyth critigol ar gyfer coetiroedd ger y cynllun yn 20 cilogram N/yr hectar/y flwyddyn. Ar gyfer bryoffytau a chen, y level NOx gritigol yw 30ug/m<sup>3</sup>
- 4.196 Ar gyfer y cynllun hwn, dengys astudiaethau y byddai'r llwyth critigol ar gyfer dyddodiadau nitrogen yn cael ei ragori arno yn 2017 a 2032 ar ymyl y ffordd arfaethedig. Fodd bynnag, byddai cyfraniadau'r cynllun yn ddibwys o gymharu â'r cyfraniadau cefndirol, sydd eisoes yn darparu ychydig dros 200% o'r llwyth critigol. Byddai allyriadau traffig yn cyfrannu tuag 17.5% o'r llwyth critigol yn 2017, gan leihau i oddeutu 7% yn 2032. Mae cyfraniad traffig yn disgyn yn gyflym ymhellach oddi wrth y ffordd.
- 4.197 Ar hyn o bryd, mae'r NOx lleol oddeutu 160% yn fwy na'r llwyth critigol wrth ymyl y ffordd, gan leihau i 88% erbyn 2032 (h.y. yn llai na'r lefel gritigol).
- 4.198 Fodd bynnag, oddeutu 50m o'r lôn gerbydau, ni fyddai dyddodiad nitrogen yn

achosi newid niweidiol i llystyfiant. Bydd y parth hwn yn cynyddu i oddeutu 10-15, erbyn 2032. Byddai'r parth ar gyfer crynodiadau NOx yn dod i ben oddeutu 30 metr o'r ffordd yn 2017 ac, yn ôl Defra, ni fyddai'n rhagori ar derfynau niweidiol erbyn 2027 (DD564). Mae tystiolaeth fonitro o'r DU yn awgrymu er bod allyriadau wedi lleihau'n ddiweddar, nid yw'r lleihad hwnnw mor gyflym â rhagfynegiad Defra. Er mwyn cydnabod hynny, mae'r dadansoddiad ar gyfer y cynllun wedi defnyddio dull mwy ceidwadol.

- 4.199 Ar gyfer pob safle a chynefin sensitif, mae cyfradd y dyddodiadau nitrogen mewn maetholion eisoes yn fwy na'r llwyth critigol. Mae hyn yn nodweddion o safleoedd dynodedig ledled de Cymru, lle mae llwythi nitrogen maetholion yn hanesyddol uchel o amaethyddiaeth, diwydiant trwm a mewnfôrion Ewropeaidd. Byddai hynny'n golygu y byddai cyfanswm y gyfradd dyddodion ar ôl rhoi'r cynllun ar waith yn siŵr o fod yn uwch na'r llwyth critigol, fel y mae nawr. Fodd bynnag, mae'r crynodiadau nitrogen deuocsid cymedrig blynyddol disgwylidig yn 2017 a 2032 yn is o lawer na therfynau'r Safon Ansawdd Aer (DD557).
- 4.200 Ar gyfer 10 o'r derbynyddion a brofwyd, byddai'r crynodiadau disgwylidig yn lleihau trwy roi'r cynllun ar waith, oherwydd caiff effaith y cerbydau ychwanegol fwy na'i chydbwysu gan y gwahaniad cynyddol rhwng y cynllun a'r derbynydd.
- 4.201 At ei gilydd, nid fyddai'r ansawdd aer lleol ar ôl adeiladu'r cynllun yn cael effaith niweidiol ar gyfanrwydd ACA Cwm Clydach nac ACA Safleoedd Ystlumod Wysg.

#### ***Effeithiau Llygredd Aer ar Fodau Dynol***

- 4.202 Yn yr un modd, mae'r crynodiad PM10 cymedrig blynyddol disgwylidig ar gyfer derbynyddion dynol yn is o lawer nag amcan Safon Ansawdd Aer. Nid yw'r cynllun wedi ei leoli mewn unrhyw Ardal Rheoli Ansawdd Aer ac mae'r ansawdd aer yn yr ardal yn dda iawn, yn gyffredinol (DD560, DD561, DD563, DD564).
- 4.203 Mae'r perygl o effeithiau llwch yn ystod y gwaith adeiladu yn uchel, ond â'r mesurau lliniaru arfaethedig, byddai'r perygl hwnnw'n lleihau i isel. Byddai effeithiau dibwys o gerbydau adeiladu (DD558).
- 4.204 Mae arwyddocâd cyffredinol yr effeithiau ar iechyd dynol yn ddibwys, ni fyddai'r cynllun yn gwrthdaro ag unrhyw bolisiau yn ymwneud â llygredd aer, a byddai effeithiau buddiol mewn rhai ardaloedd.

#### **Effeithiau'r cynllun ar Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Defnyddwyr Heblaw Modurwyr (WG 09)**

- 4.205 Mae'r ardal ganolog y byddai'r cynllun yn rhedeg drwyddi wedi ei gorchuddio â rhwydwaith cymhleth o hawliau tramwy cyhoeddus, y mae llawer ohonynt yn cael eu defnyddio'n fawr iawn gan gerddwyr, marchogion a beicwyr sydd, yn benodol, yn defnyddio llwybr beicio cenedlaethol 46. Byddai angen cau rhai o'r rhain yn barhaol a thros dro lle y byddai ôl troed y cynllun yn amharu ar rai ohonynt neu lle mae anghenion adeiladu, gan gynnwys gwyro gwasanaethau, yn mynnu hynny (ID23).
- 4.206 Byddai'r mwyafrif o'r llwybrau hyn yn cael eu gwyro dan ddarpariaethau'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, a llawer ohonynt yn cael eu gwella'n ffisegol. Cynhelir

mynediad i dir comin yn ystod y gwaith adeiladu, ynghyd â mynediad cyhoeddus ar draws yr A465, ac eithrio Pont Harri Isaac a Chlydach. Ar ôl eu cwblhau, byddai pontydd a thanffyrdd newydd yn hwyluso mynediad at draws y gefnffordd, gan gael gwared â'r croesfannau ar yr arwyneb. Byddai'r cynllun yn darparu llwybrau newydd er mwyn annog ffyrdd iach o fyw ac yn galluogi mynediad i gefn gwlad a Pharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog.

### **Addasiadau i'r Gorchymyn a geisir gan Lywodraeth Cymru (ID 71)**

- 4.207 Mae Llywodraeth Cymru, yn dilyn cytundeb â thirfeddianwyr a gwrthwynebwr, trafodaeth â phartïon â buddiant a mân ail-ddylunio, yn cynnig addasiadau i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Manylir ar yr addasiadau hyn yn Atodiad C yr adroddiad hwn. Mae rhai ohonynt yn angenrheidiol i gywiro mân wallau gweinyddol, ac eraill i ddarparu ar gyfer ceisiadau gwrthwynebwr. Amlinellir manylion am yr addasiadau arfaethedig a'u cyfiawnhad yn ID71. Cadarnhawyd y rhan fwyaf o'r addasiadau y mae angen iddynt gael eu derbyn yn ysgrifenedig yn ffurfiol (ID32, ID45). Gofynnwyd am fân gywiriadau argraffyddol i'r Gorchymyn Diwygio (Llinell).
- 4.208 Mae'r addasiadau i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a argymhellir gennyf i'w gweld yn Atodiad Ch.

## **5 YR ACHOS AR GYFER Y CEFNOGWYR**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

### **Cefnogwr a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

#### ***Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent (S16)***

- 5.1 Mae'r Cyngor yn cefnogi nodau ac amcanion strategol cynllun Blaenau'r Cymoedd yn llawn, ac yn cefnogi'r Gorchymyn Llinell a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl. Byddai'r cynllun yn helpu'n gadarn i gyflawni amcanion Cynllun Datblygu Unedol (CDU) mabwysiedig y Cyngor, a'r Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) sydd newydd ei fabwysiadu. Mae'r CDLI yn amlygu ardaloedd cyflogaeth yn agos at yr A465.
- 5.2 Byddai dynodiad diweddar Glyn Ebwy fel Ardal Fenter yn cael ei gyfoethogi can y cynllun, oherwydd yr ystyrir bod yr A465 yn atal adfywio lleol. Mae strategaeth adfywio'r Cyngor yn amlygu'r A465 fel ei ffordd bwysicaf. Mae ei huwchraddio'n hanfodol os yw Blaenau Gwent am gryfhau ei natur gystadleuol. Cydnabyddir y cynllun gan yr Awdurdod yn un a fyddai'n gwella cysylltedd ac yn lleihau amseroedd teithio. Mae'n cyd-fynd â chynigion Gwella Corfforaethol yr Awdurdod. Mewn arolwg diweddar, roedd 89% o'r ymatebwyr o blaid gwneud cynnal a chadw rhwydwaith y priffyrdd, a'i wella, yn flaenoriaeth.
- 5.3 Mae'r Cyngor o blaid amcanion y cynllun. Byddai'n annog adfywio'r ardal ac yn gwella ei natur gystadleuol.

**Cefnogwyr nad oeddent yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

***Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (S13, a adroddwyd fel O15)***

***Cyfoeth Naturiol Cymru (S19, a adroddwyd fel O33)***

- 5.4 Cefnogir y cynllun mewn egwyddor oherwydd y byddai'r Gorchymyn Llinell arfaethedig ac ôl troed y cynllun yn cynnig yr effaith leiaf ar y Parc Cenedlaethol o unrhyw un o'r dewisiadau amgen a ystyriwyd fel rhan o'r Gorchymyn Llinell gwreiddiol. Fodd bynnag, byddai angen cytundebau ar nifer o faterion er mwyn gwneud iddo gydweddu'n dderbyniol â'r dirwedd. (Adroddir ar y materion hyn yn fanwl fel Gwrthwynebiadau Rhif 36 a 36A).

***Cyngor Sir Fynwy (S14)***

- 5.5 Mae'r Cyngor yn cefnogi egwyddor y cynllun ond, er gwaethaf trafodaethau a gwelliannau, mae ganddo bryderon o hyd ynghylch effeithiau'r cynllun ar y dirwedd ac ar ffyrdd ymyl a llwybrau troed. (Rwyf wedi mynd i'r afael â'r pryderon hyn ac ymateb Llywodraeth Cymru iddynt dan wrthwynebiadau 15, 15a ac 15b).

***Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot (S10)***

- 5.6 Caiff y cynllun ei gefnogi'n llawn a byddai'n fuddsoddiad pwysig mewn gwella cysylltiadau trafniadaeth o'r dwyrain i'r gorllewin ar draws de Cymru. Byddai'n creu symbyliad ar gyfer twf economaidd cynyddol mewn cymunedau yn ne Cymru ac yn gwella'r cysylltiad o Abertawe i orllewin canolbarth Lloegr a gogledd Lloegr yn sylweddol.

***Y Cynghorydd Andrew Morgan – Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf (S11)***

- 5.7 Mae'r Cynghorydd Morgan yn Aelod Cabinet ar y Cyngor, sy'n parhau i gefnogi'r cynllun ac yn annog cynnydd cynnar ar gwblhau'r gwelliannau i'r A465. Byddai'r cynllun yn helpu adfywio hirdymor Cwm Cynon, lle mae 25% o'r wardiau ymhlith y 10% o'r ardaloedd mwyaf difreintiedig yng Nghymru.

***Y Cynghorydd John J Hopkins – Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent (S1)***

- 5.8 Cefnogir y cynllun a'i adeiladu'n gynnar.

***Y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd (S8)***

- 5.9 Byddai'r cynllun yn helpu i symud nwyddau'n ddiogel ac yn effeithlon â'r effaith leiaf bosibl ar yr amgylchedd. Byddai'n cael gwared â rhwystredigaeth gyrwyr, yn gwella diogelwch ar gylchfannau ac yn gwella dibynadwyedd teithiau. Cefnogir y cynllun yn llawn.

***Mr Gareth Jenkins – Cadeirydd Ardal Fenter Glyn Ebwy (S9)***

- 5.10 Mae Bwrdd Ardal Fenter Glyn Ebwy yn cefnogi'r cynllun yn unfrydol, a fyddai'n

darparu gwelliant trafndiaeth logistaidd hanfodol ar hyd llwybrau i'r M4 a chanolbarth Lloegr.

**Sustrans Cymru (S5)**

5.11 Cefnogir elfennau seilwaith beicio'r cynllun yn llawn.

***Heads of the Valleys Development Ltd (S7)***

5.12 Y cwmni hwn sy'n datblygu Cylchffordd Cymru, sef datblygiad diwydiannol newydd yn canolbwyntio ar gerbydau yng Nglyn Ebwy. Mae'n frwd o blaid y cynllun, a fyddai'n gwella mynediad at y Gylchffordd wedi iddi agor. Un o bryderon allweddol y busnesau adleoli posibl yw mynediad a chysylltedd rhwng y safle datblygu a chanolbarth Lloegr.

***Mr J R Retallick – Pennaeth Ysgol Brynmawr a Mr D L Elias – Cadeirydd Llywodraethwyr Ysgol Brynmawr (S12, ID57)***

5.13 Byddai'r cynllun yn cael effaith gadarnhaol ar yr ysgol trwy ddarparu trefniadau teithio diogelach i ddisgyblion, rhieni a chwmnïau bysiau.

***Mr Graham Williams (S2)***

5.14 Byddai'r cynllun yn ymgorffori atebion gwyb i broblemau mawr, a byddai'n cael ei groesawu.

***Mr Vincent Williams (S3)***

5.15 Byddai'r cynllun yn adfywio'r trefi ôl-ddiwydiannol cyfagos.

***Ms Kathleen Williams (S4)***

5.16 Byddai'r prosiect aruthrol yn welliant y mae angen mawr amdano i'r seilwaith busnes lleol.

***Mr Ian Thomas (S6)***

5.17 Cefnogir y prosiect rhagorol a hir-ddisgwyliedig yn llawn a dylid ei adeiladu cyn gynted â phosibl.

***Mr Mike Jakes (S15)***

5.18 Dylai deuoli'r A465 fynd rhagddo ar sail diogelwch yn unig.

(Mae Mr Jakes wedi gwrthwynebu elfennau o'r cynllun hefyd – Gwrthwynebiad 28)

***Mrs G S Cooper a Mrs R W Jackson (S17)***

5.19 Byddai'r cynllun yn darparu mynediad mwy diogel i'r A465. Mae'n bodloni pob un o'r 14 amcan a dylid ei gefnogi.

**Mr Anthony Flower (S18)**

- 5.20 Byddai'r cynllun yn rhaff achub o ganolbarth a de-orllewin Lloegr a dylid ei adeiladu'n gyflym.

**6 YR ACHOS AR GYFER Y GWRTHWYNEBWYR**

Ar ôl diwedd y cyfnod gwrthwynebu ond cyn i'r Ymchwiliad ddod i ben, cynhaliwyd trafodaethau rhwng y partïon gan arwain at gytundebau rhwng Llywodraeth Cymru a'r Gwrthwynebwyr. Arweiniodd y rhain at dynnu rhai o'r gwrthwynebiadau yn ôl, yr wyf wedi eu cofnodi'n uniongyrchol isod, er cyflawnrwydd, ynghyd â'r ymatebion iddynt yn Adran 7 yn adroddiad hwn. Daethpwyd i gytundebau â 18 o wrthwynebwyr cyn i'r Ymchwiliad ddod i ben, ac rwyf wedi cydnabod y rheiny yn Adranau 8 a 10 yr adroddiad hwn.

Rwyf wedi strwythuro adran hon yn yr adroddiad yn y drefn ganlynol:

- Gwrthwynebwyr Statudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad.
- Gwrthwynebiadau ysgrifenedig gan Wrthwynebwyr Statudol.
- Gwrthwynebwyr Anstatudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad.
- Gwrthwynebiadau ysgrifenedig gan Wrthwynebwyr Anstatudol.

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

**Gwrthwynebwyr Statudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

***Cyfoeth Naturiol Cymru (O33) ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (O36)***

- 6.1 Er iddynt ddewis peidio â chyflwyno eu hachosion yn ffurfiol (sydd bron â bod yn union yr un fath), roedd cynrychiolwyr o'r ddau gorff statudol hyn yn bresennol yn yr Ymchwiliad yn gyson, a chymerasant ran yn y sesiynau o amgylch bwrdd.
- 6.2 Mae Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog yn dirwedd a warchodir yn statudol ac mae APCBB yn gyfrifol am:
- Warchod a chyfoethogi harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol y parc.
  - Hyrwyddo cyfleoedd i'r cyhoedd ddeall a mwynhau rhinweddau arbennig y parc.
  - Ceisio meithrin lles economaidd a chymdeithasol cymunedau lleol oddi mewn i'r Parc Cenedlaethol.
- 6.3 Mae CNC ac APCBB o blaid egwyddor y cynllun, a'i ôl troed ddiffiniedig, a fyddai'n lleihau'r effaith amgylcheddol gyffredinol. Mae CNC ac APCBB yn cydnabod y byddai'r cynllun yn cael llai o effaith ar y Parc Cenedlaethol na



llinellau eraill a ystyriwyd yn gynharach. Gwerthfawrogir nad yw dod o hyd i ateb derbyniol sy'n taro'r cydbwysedd priodol rhwng gwarchod crynodiad uchel o nodweddion amgylcheddol sensitif a chyflawni gwerth am arian yn hawdd yn yr ardal hon o'r Parc Cenedlaethol. Fodd bynnag, mae pryder â chynllun mor gymhleth mewn tirwedd sensitif iawn, byddai'n anodd iawn rheoli a dileu effeithiau anfwriadol. Mae pryder hefyd bod diffyg manylion am orffeniadau'r cynllun ac mae'r amserlenni ar gyfer cyflawni cytundebau dylunio manwl derbyniol yn fyr (gan gynnwys ymgysylltu â Chomisiwn Dylunio Cymru).

- 6.4 Rhaid datblygu rhestr ymrwymadau a glynu wrthi. Yr ardaloedd hanfodol lle y byddai arfer gofal penodol fyddai lle mae gwaith uwchben neu o gwmpas ogofâu'r ACA a'r SoDdGA yn agos at wyneb y ffordd, gwaith i fyny'r llethr o'r coetir *Tilio-Acerion*, a lle y byddai rheolaeth dŵr wyneb y safle yn fygythiad. Gallai coed, llystyfiant a nodweddion llinol sy'n angenrheidiol ar gyfer porthianna ystlumod rhwng clwydfannau a'u hardaloedd porthianna gael eu tynnu'n anfwriadol hefyd.
- 6.5 Mae CNC o'r farn bod pecyn da o fesurau lliniaru yn cael eu cynnig, a all wrthbwysu effeithiau sylweddol y cynllun ar yr ystlum pedol lleiaf yn yr hirdymor, ond byddai'r effeithiau mwyaf sylweddol yn ystod y gwaith adeiladu ac yn uniongyrchol wedi hynny. Mae'n debygol y byddai'r boblogaeth yn gostwng yn ystod y cyfnod hwn, a all fod yn 9 mlynedd o bosibl.
- 6.6 Mae CNC yn fodlon y gellir osgoi'r effaith niweidiol ar gyfanrwydd ACA y coetir *Tilio-Acerion* trwy reoli gweithgareddau adeiladu yn drylwyr ar y safle. Gellid osgoi effaith niweidiol ar gyfanrwydd ACA yr ogofâu hefyd, trwy ddylunio manwl sylweddol yn yr achos hwn. Mae CNC hefyd yn fodlon y gellir osgoi effeithiau niweidiol ar gyfanrwydd y coedwigoedd ffawydd, cyrsiau dŵr, rhywogaethau pysgod a dyfrgwn.
- 6.7 Fodd bynnag, mae CNC yn cadw at ei wrthwynebiad mewn perthynas â SoDdGA Brynmawr Sections, er ei fod yn derbyn bod y cynigion presennol ar gyfer Pont Borth Bryn-mawr a'r gyffordd yn sylweddol well na chynigion cynharach, yn hynny o beth. Byddai'r cynigion lliniaru canlynol yn gwneud y bygythiad i'r SoDdGA yn dderbyniol:
- dylid ceisio sicrhau bod y trychfeydd newydd yn dyblygu maint, ansawdd a datguddiad tebyg i rai'r datguddiad presennol
  - dylid darparu mynediad at ddatguddiadau'r SoDdGA
  - ni ddylai strwythurau cynnal na rhwydi guddio wyneb datguddiadau'r SoDdGA.

### **APCBB – Yn ymwneud ag Effeithiau ar y Dirwedd (O36A)**

- 6.8 Er gwaethaf cyfarfodydd a gohebiaeth, mae materion allweddol a all gael effaith sylweddol ar y dirwedd yn parhau heb eu datrys. Er mwyn mynd i'r afael â'r rhain, mae APCBB yn gofyn am y canlynol:
- adolygiad o fynediad i gerddwyr a cherbydau at safleoedd pwysig ar hyd y cynllun, a chysyllteddau â'r rhwydwaith ehangach

- integreiddio'r prif wrthgloddiau i broffil llai artiffisial
- adolygiad o driniaethau gorchuddio waliau cynnal, cynhyrchu samplau priodol ac arweiniad ar sut y caiff penderfyniadau eu cadarnhaol yn ystod y broses statudol
- adolygiad o ffensys yn gyffredin a ger strwythurau
- ymgynghori â rhanddeiliaid ynghylch gosodiad yr henebion cofrestredig, y porth arfaethedig i'r Safle Treftadaeth y Byd a'r amwynderau yn Saleyard
- rhestr ymrwymadau fanwl
- adolygiad o'r dirwedd a'r effeithiau gweledol pan fydd y gwaith dylunio wedi symud yn ei flaen
- manylion am blanhigion a chynigion cynnal a chadw.

### **APCBB – Yn ymwneud â Hawliau Tramwy (O36B)**

- 6.9 Dylid uwchraddio llwybr troed cyhoeddus 333/55/1 i lwybr ceffyl gan fod tystiolaeth hanesyddol o'i ddefnyddio, yna gellid ei gysylltu â llwybr ceffyl 49/39 ym Mhont Harri Isaac. O'r man hwnnw, byddai'n bosibl ei gysylltu ar draws y ffordd ddeuol gan ddefnyddio strwythurau a gynigir dan y cynllun, ac wedi hynny â rhwydwaith pellter hir.

### **Cyngor Cymuned Llanelly (O44)**

- 6.10 Mae'r Cyngor o blaid y cynigion i wella diogelwch ac effeithlonrwydd yr A465, ond mae safbwyntiau gwrthwynebol ynghylch derbynioldeb y cynllun. Cydnabyddir manteision diogelwch y cynllun. Fodd bynnag, byddai'r cynllun yn elwa o gynnwys Cynigion Amgen 1b a 2b, er y byddai 2a yn dderbyniol hefyd.
- 6.11 Fel y cynigir ar hyn o bryd, byddai diogelwch i gerddwyr o'r bont droed i gymuned Blackrock yn anfoddfaol a byddai angen ei wella. Yn yr un modd, byddai diogelwch i gerddwyr ar hyd y llwybr arfaethedig o Bant Glas yn peri pryder. Byddai angen gwelliannau rheoli traffig ger Clydach Villa a Church Road i wella diogelwch i bob defnyddiwr.
- 6.12 Mae rhagor o bryderon yn ymwneud â:
- nifer y strwythurau yn yr ardal hon, eu golwg arfaethedig a natur ormesol pont droed Dan y Coed ar anheddau yn Dan y Coed, yn enwedig o'r ramp deheuol a fyddai'n anghyson â chymeriad yr ardal, ynghyd â'r bont droed arfaethedig ar gyfer Blackrock
  - mynediad yn ystod y gwaith adeiladu i breswylwyr Gogledd Clydach
  - sut y byddai'r gwaith adeiladu'n effeithio ar gerddwyr a beicwyr

- y trefniadau terfynol ar gyfer cerddwyr a beicwyr
- effeithiau'r cynllun ar hamdden a thwristiaeth
- byddai dyluniadau'r bont droed yn anghyson â'r ardal
- gall arolygon traffig a gynhaliwyd yn ystod y gaeaf fod wedi rhoi amcangyfrif rhy isel o lifoedd lleol
- llygredd sŵn a golau yn Saleyard a Maesygartha
- tynnu'r bont droed ger Gwesty'r Lion, a fyddai'n golygu teithiau cerdded annerbyniol o hir i gerddwyr o Station Road ac Old Trap road i'r pentref, ei gyfleusterau, arosfannau bysiau a'r ysgol. Byddai pont droed gyfnewid â ramp yn cael ei ffafrio.

6.13 Er mwyn osgoi cynyddu traffig yng Ngilwern, dylid cynnwys allanfa o'r A465 i gyfeiriad y gorllewin i Bont Gilwern yn y cynllun. Cynigiwyd hyn yn ffurfiol fel Cynnig Amgen 1b.

6.14 Mae'r Cyngor hefyd yn poeni am y canlynol yn ystod y gwaith adeiladu:

- y gall traffig wedi ei wyro fod yn faich ar y cymunedau lleol ym Maesygartha, Gogledd Clydach, De Clydach a thrwy Blackrock
- dylid cynnal mynediad at eiddo gwely a brechwast yn Maesygartha
- dylid cynnal cyfyngiad pwysau'r Cyngor Sir o 7.5T ar ffyrdd lleol
- dylid rheoli dŵr ffo a dylid arfer gofal wrth ymdrin â hen domen Morthwyl y Gof
- dylid rheoli traffig adeiladu trwm
- dylid cyhoeddi rhaglenni gwaith gyda'r nos
- dylid cynnal mynediad i wasanaethau brys
- dylid cymryd gofal ychwanegol wrth gloddio'r hen domen i'r gogledd o'r A465.

### ***Black Lion Enterprises Ltd (O54)\****

6.15 Newidiwyd aliniad Rhan 2 Cynllun Gwella'r A465 ar ôl i'r cwmni wario arian sylweddol ar estyniad arfaethedig i'r hen Navigation Inn a chael grant gan Lywodraeth Cymru. Mae'r ailddatblygiad wedi ei gwblhau, i raddau helaeth. Cyflwyniad cynllun newydd, mwy ar gyfer y gyffordd hefyd. Byddai hyn, ynghyd â mesurau lliniaru a chynigion draenio, yn cael effaith ar gynigion y cwmni ar gyfer y cynllun datblygu. Mae hyn wedi arwain at ohirio'r gwaith o ddatblygu'r eiddo a chanlyniadau ariannol sylweddol i'r perchenogion. Byddai colli torlan gyfagos y gamlas yn arwain at ganlyniadau ar gyfer hyfywedd y cynigion datblygu.

- 6.16 Dylai cynllun arfaethedig cyffordd Gilwern gael ei ailystyried, efallai trwy droi'n ôl at y cynnig gwreiddiol ar gyfer twnnel. Dylid ail-fabwysiadu'r dyluniad gwreiddiol neu helaethu'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i gynnwys y safle cyfan. Cynigir cynllun amgen ar gyfer y gyffordd yng Nghynnig Amgen 4.

**Mintblue Properties Ltd (O24)**

- 6.17 Mae'r cwmni'n berchen ar leiniau 1/11, 1/11a i 1/11f. Mae llain 1/11a yn cael ei rhoi ar osod i Thomas Waste Management Ltd.
- 6.18 Mae gan oddeutu 10 erw o'r safle ganiatâd cynllunio amlinellol ar gyfer datblygiad preswyl. Roedd yr ardal honno y tu allan i linell ffordd warchoddedig wreiddiol 1999. Roedd oddeutu 5 erw y tu mewn i'r ardal warchoddedig, a hepgorwyd yr ardal honno o'r cais cynllunio a gyflwynwyd. Mae'n debyg bod y llinell wreiddiol wedi ystyried y ffatri sylweddol a oedd yn bodoli ar y safle ar y pryd a, phe byddai wedi bod yn weithredol hyd heddiw, mae'n debyg y byddai ffin y ffordd bresennol wedi mynd heibio iddo. Fodd bynnag, mae gan y safle werth asedau o hyd fel datblygiad tai fforddiadwy posibl, er bod yr ased hwnnw'n anodd ei brisio oherwydd bod costau clirio halogiad o'r safle yn ansicr, ar hyn o bryd. Serch hynny, byddai colli'r safle hwn yn ergyd i'r gymuned leol yn ogystal â'r perchennog.
- 6.19 Felly, mae'r gwrthwynebiad wedi ei seilio ar y gred y dylai Llywodraeth Cymru naill ai brynu'r safle nawr neu ddiwygio dyluniad Cyffordd Bryn-mawr er mwyn i'r cynllun canlyniadol fod yn ddigon pell oddi wrth yr ardal ddatblygu. Hyrwyddir Cynigion Amgen 3a a 3b er mwyn osgoi'r effaith ar dir y cwmni.
- 6.20 Dylai'r dyluniad diwygiedig ystyried anfantais cyffordd arfaethedig Bryn-mawr, a fyddai'n gwahanu'r ysgol oddi wrth y gymuned, yn achosi taith gwmpasog i'r ysgol ac na fyddai'n darparu cyfleuster gollwng digonol. Heblaw am hynny, mae dyluniad presennol y cynllun ar gyfer ardal Bryn-mawr wedi ei gyfaddawdu ac yn ddiffygiol, oherwydd:
- byddai'n cymryd gormod o dir
  - byddai'n mynnu gwaith sylweddol i gloddio a symud pridd a byddai'n ddigydyndeimlad â'r dirwedd
  - byddai'n anghymesur o ddrud oherwydd y gwaith peirianeg gormodol a fyddai'n angenrheidiol
  - byddai'n aneffeithlon fel cyffordd, yn gyffredinol
  - byddai'n gymhleth i yrwyr ac, oherwydd ei grymedd a'i oleddfau olynol, byddai'n arbennig o agored i niwed mewn amodau rhewllyd.
- 6.21 Dylai'r cynllun droi'n ôl at ddyluniad symlach a mwy cryno i gadw'r safle datblygu 10 erw er budd y gymuned. Byddai hynny'n osgoi'r angen i brynu tir datblygu drud. Byddai dyluniad mwy cryno yn achosi cyfaddawdau ar gyfer traffig, ond byddai'r rhain yn fwy na gorbwyso'r anfantais. Byddai'r ffaith bod rhaid gosod cyfyngiad cyflymder o 50 mya ar y ffordd ddeuol yn golygu y byddai'r achos o blaid cael cyffordd gymhleth ar ben y cwm wedi ei lleihau'n fawr.

6.22 Wrth gyflawni ei dyletswyddau statudol mewn perthynas â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, diystyrododd Llywodraeth Cymru y cyngor a gynhwyswyd yng Nghylchlythyr NAFWC 14/2004. (Dan archwiliad, derbyniwyd nad oed ceisio cytundeb i brynu nifer fawr o leiniau, a gynhwyswyd yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol, yn gynnig ymarferol). Mae'r oedi wrth aros am ganlyniad yr Ymchwiliad yn siŵr o fod yn anfantais i'r cwmni, oherwydd bod y cynllun wedi ei rwystro rhag gwireddu gwerth posibl ei asedau, ond mae'r beichiau ariannol yn cronni.

**Mr Mike a Mrs Gillian Shepherd (O14)**

6.23 Bu Mr a Mrs Shepherd yn byw yn Hayman's Cottage er 25 mlynedd ac maent yn poeni am gaffaeliad arfaethedig llain 3/16 mewn perthynas â phont droed Clydach. Datblygwyd y bont hon heb ystyried yr effaith ar dir pori cyfagos a phreifatrwydd tenantiaid yn y byngalos gerllaw.

6.24 Nid yw golwg arfaethedig pont droed Dan y Coed wedi ystyried yr ardal o gwbl, a dylid datblygu dyluniad mwy synhwyrol trwy sythu'r ramp deheuol i redeg yn gyflin â'r ffordd. Oherwydd y byddai gan y bont risiau yn unig ar yr ochr ogleddol, ni fyddai angen ramp deheuol i bobl anabl, gan na fyddant yn gallu defnyddio'r bont beth bynnag. Byddai golwg dur rhydlyd y bont yn anghyson â phontydd eraill ar hyd Ffordd Blaenau'r Cymoedd.

6.25 Byddai prynu lleiniau 3/16a a 3/26 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael gwared â thir pori a ddefnyddiwyd ar gyfer ceffylau'n bennaf am 25 mlynedd. Ni fyddai unrhyw dir arall ar gael ar gyfer pori oherwydd serthrwydd y tir.

6.26 Dylid cadw'r llethr coed y tu ôl i Hayman's Cottage yn ei chyfanrwydd, oherwydd ei bod yn darparu'r gosodiad ar gyfer Hen Waith Dur Clydach cyfagos. Mae'r heneb gofrestredig hon yn boblogaidd iawn ymhlith ymwelwyr, gan gynnwys twristiaid carafanau a'r rhai sy'n defnyddio'r busnes bwthyn gwyliau yn Hayman's Cottage, oherwydd ei bod yn ffurfio canolbwynt treftadaeth ddiwydiannol yr ardal. Byddai adeiladu'r ffordd yn niweidiol i'r buddiant busnes hwn.

6.27 Dylid cymryd camau i sicrhau bod busnes ymwelwyr arferol yn weithredadwy yn ystod y cyfnod adeiladu, a dylai'r maes parcio dros dro yn Saleyard gael ei ddiogelu gyda'r nos er mwyn atal ymddygiad amhriodol.

6.28 Byddai cadw coed yn helpu i liniaru llygredd aer o'r ffordd hefyd. Nodir nad yw'r adroddiad ar ansawdd aer wedi cynnwys rhai llygryddion sy'n cael eu canfod mewn tanwydd cerbydau.

6.29 Dylid codi rhwystr sŵn ar frig yr arglawdd ar ochr ddeheuol yr A465 a'r tu ôl i Hayman's Cottage a'r tir cyfagos. Byddai hynny'n helpu i amddiffyn yn ardal, gan gynnwys heneb gofrestredig yr Hen Waith Haearn, rhag y sŵn a fyddai'n cynyddu'n sylweddol yn yr ardal hon, ond ni ddylid cwmpo unrhyw goes ychwanegol i alluogi'r gwaith hwn (ID72).

6.30 Yn ddewisol, dylid lledu'r ffordd i'r gogledd o'r aliniad presennol, yn unol â chynllun blaenorol.

## **Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Statudol**

### **Cyngor Sir Fynwy – Adran Priffyrdd/Hawliau Tramwy Cyhoeddus (O15)**

- 6.31 Dylai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl adlewyrchu'r angen i gau darn byr o lwybr troed 52/53.
- 6.32 Byddai cau arfaethedig Cilffordd Gyfyngedig Gyhoeddus 52/94 a llwybr troed 52/35 yn byrhau'r priffyrdd hyn. Byddai mynediad cyhoeddus at Main Road yn cael ei fyrhau hefyd, oherwydd nid yw llwybr troed 52/64 ar gael ar y ddaear oni bai yr ymgymerir â gwaith helaeth. Cynigir dewis amgen a fyddai'n dramwyfa ddichonol i feicwyr a marchogion.
- 6.33 Ar hyn o bryd, mae llwybr troed yn bodoli ar hyd ochr ddeheuol yr A465 yn rhedeg o dafarn y Drum and Monkey i groesfan ffordd ger cilffordd gyfyngedig 52/94. Byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cau'r llwybr hwn, gan olygu bod yr unig lwybr rhwng Cheltenham a Blackrock ar hyd Main Road: nid oes gan y llwybr hwn droedffordd. Dylid gosod troedffordd ar hyd Main Road i'w defnyddio gan gerddwyr, beicwyr a marchogion.
- 6.34 Mae'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn anghyflawn oherwydd nid oes unrhyw droedffordd yn cael ei chynnig drwy'r ardal gorslyd rhwng yr arhosfan fysiau a safle picnic Clydach.
- 6.35 Byddai cynnig i gael gwared â phont droed Navigation Inn yn anghyfleustra sylweddol i gerddwyr sy'n dymuno croesi'r A465. Dylid adeiladu pont newydd ger yr un bresennol a dylid darparu llwybr beicio/lôn feicio ar wahân ochr yn ochr â'r droedffordd i ddarparu mynediad oddi ar y ffordd ar draws yr A465 i Station Road a'r tu hwnt i'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yng Ngilwern.

### **Cyngor Sir Fynwy – Swyddog Tirwedd/Cefn Gwlad (O15a)**

- 6.36 Bu gohebiaeth bwrpasol y gwnaed gwelliannau i driniaeth arfaethedig y nodweddion yn gysylltiedig â'r ffordd ohoni. Fodd bynnag, mae'r Cyngor i'r farn o hyd bod yr ardal trwy flaenau uchaf ac isaf Cwm Clydach yn arbennig ac y gellir fod wedi tanbriso effaith y cynllun wrth gynhyrchu'r Datganiad Amgylcheddol. Byddai APCBB yn cwmpasu'r materion tirwedd ac etifeddiaeth, a'r buddiannau tirwedd ac etifeddiaeth ar ran y Cyngor. Felly, wrth geisio tynnu'n ôl ei wrthwynebiad yn ymwneud â'r dirwedd, bydd y Cyngor yn cydweithio ag APCBB i symud trafodaethau ymlaen a chael eglurhad o'r materion dan sylw.

### **Cyngor Sir Fynwy – Swyddog Traffig a Rhwydweithiau (O15b)**

- 6.37 Mae'r Cyngor yn fodlon y byddai'r cynllun yn cael ei adeiladu i safonau priodol ac yn unol ag arweiniad cenedlaethol, ac y byddai gwasanaethau bws yn cael eu gwella o ganlyniad i ddarparu arhosfan fysiau newydd (ID73).
- 6.38 Caiff y gwelliant arfaethedig i arwyddion twristiaid ei groesawu hefyd, ond dylid ymestyn yr arwyddion newydd i gwmpasu Rhan 1 Cynllun Gwella'r A465. Fodd

bynag, byddai'r canlynol yn peri pryder:

- gwelededd i'r tu blaen wrth nesáu at Blackrock wrth fynd i gyfeiriad y gorllewin o Main Road
- diogelwch y ffyrdd trwy Gilwern
- y gyffordd arfaethedig rhwng Clydach Villa a Main Road
- gall fod angen adlino pont droed arfaethedig Dan y Coed a'i pherthynas ag aliniad y llwybr troed presennol
- yr angen am gyfyngiad pwysau ar Main Road
- y posibilrwydd o gwblhau llwybr beicio Clydach a hawliau tramwy eraill a fyddai'n agos at y cynllun.

### ***Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent – Gwasanaethau Technegol (O46)***

6.39 Byddai'r cynllun yn gyfle delfrydol i uwchraddio'r brif garthffos sy'n rhedeg rhwng Bryn-mawr a Gwaith Trin Clydach, gan atal yr hawl dramwy gyhoeddus gyfagos rhag gorlifo a gwella capasiti. Dylai dyluniad y cynllun gynnwys:

- adfer parcio i ymwelwyr yng Nghlydach
- proffiliau topograffig cyd-oddefol ym Mryn-mawr
- gorffeniadau o ansawdd uchel i waliau cynnal.

### ***Y Grid Cenedlaethol (O21)***

6.40 Gall y cynllun effeithio ar linell uwchben y cwmni, a byddai angen dod i gytundeb i warchod yr ased hwnnw.

### ***Dŵr Cymru Cyfyngedig (DCC) (O23)***

6.41 Gall y cynllun, neu'r gofynion mynediad sy'n angenrheidiol ar gyfer ei adeiladu, gael effaith niweidiol ar asedau'r cwmni. Er mwyn galluogi arfer gweithio boddhaol i'r cynllun fynd yn ei flaen, dylai Llywodraeth Cymru:

- gysylltu â staff gweithredol DCC yng ngwaith Craig Ddu a Saleyard, a darparu diogelwch i'r safleoedd yn ystod y gwaith adeiladu
- darparu cliriad o 5 metr y tu ôl i'r bloc swyddfeydd yng Nghraig Ddu
- peidio ag amharu ar gyflenwadau dŵr yn ystod y gwaith adeiladu, a pheidio ag amharu ar orsaf bwmpio Ffynnon Gistfaen
- cadw at y cod ymarfer cytûn yng ngwaith trin carthion Bryn-mawr a

safle carafanau Clydach, a pheidio â thresmasu o fewn 3 metr o gyfarpar DCC

- cydweithio â DCC mewn perthynas ag arolygon, yn ystod gwaith dylunio manwl ac mewn perthynas â dulliau gweithio.

### **Yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd (CRT) (O49)**

6.42 Yn dilyn Cynllun Trosglwyddo Bwrdd Dyfrffyrdd Prydain 2012, erbyn hyn mae'r holl eiddo yr oedd Dyfrffyrdd Prydain yn berchen arno wedi ei freinio i'r Ymddiriedolaeth, sef cwmni cyfyngedig drwy warant ac un sydd wedi ei gofrestru'n elusen. Mae ei amcanion elusennol yn cynnwys:

- bod yn berchen ar ddyfrffyrdd mewndirol, eu gweithredu a'u rheoli
- gwarchod buddiannau treftadaeth
- gwarchod a gwella'r amgylcheddol naturiol sy'n gysylltiedig â'r dyfrffyrdd
- hyrwyddo datblygu cynaliadwy ar gyfer y cyhoedd.

6.43 Mae Camlas Mynwy ac Aberhonddu, sy'n 57 cilometr o hyd, yn gyrchfan boblogaidd i ymwelwyr sy'n cyflawni £17m o wariant ymwelwyr bob blwyddyn. Cefnogir 390 o swyddi gan reoli'r gamlas a threulir 70,000 o nosweithiau gwely ar y gamlas bob blwyddyn. Felly, mae cynnal a chadw'r amwynder a diogelwch y gamlas yn flaenoriaethau allweddol i'r Ymddiriedolaeth.

6.44 Mae'r Ymddiriedolaeth o blaid y cynllun, mewn egwyddor, ond byddai'n cael effaith niweidiol leol ar y gamlas yng Ngilwern. Mae angen egluro nifer o fanylion y gall yr Ymddiriedolaeth fod yn fodlon â maint yr effaith. Mae'r rhain yn cynnwys:

- adeiladu
- hyd y cyfnod cau
- yr effaith strwythurol ar y gamlas, gan gynnwys unrhyw risgiau a all ddod i'r amlwg o newidiadau dŵr daear
- mynediad ar gyfer gwaith cynnal a chadw
- effeithiau sŵn traffig
- ffensys, draenio a thirlunio

6.45 Byddai angen drafftio Rhestr Ymrwymadau i'w chymeradwyo ar gyfer pob un o'r materion hyn.

6.46 Byddai tir gweithredol yr Ymddiriedolaeth yn cael ei gynnwys yn y tir sydd i'w brynu'n orfodol, gan gynnwys rhan o arglawdd y gamlas. Caiff y tir hwn ei gadw mewn ymddiriedolaeth, ac mae angen caniatâd yr Ysgrifennydd Gwladol i drosglwyddo'r hawl, hyd yn oed yng nghyd-destun caffaeliad gorfodol. Mae



trafodaethau'n cael eu cynnal â Llywodraeth Cymru i gytuno ar delerau sy'n dderbyniol i'r naill ochr a'r llall ar gyfer y trosglwyddiad, felly mae'r Ymddiriedolaeth yn ceisio cytundeb na fyddai'r pwerau prynu gorfodol yn cael eu harfer.

- 6.47 Mae pryder y byddai'r wal gynnal strwythurol arfaethedig sydd ei hangen i gynnal y ffordd yn ymwithiol. Mae angen i'r Ymddiriedolaeth gael ei chynnwys yn nyluniad manwl y gorffeniadau i'r wal hon, ac yn adfer y llystyfiant y byddai angen ei dynnu gerllaw. Hefyd, roedd arni angen datganiad dull manwl o sut yr ymgwymerir â'r gwaith yn agos at y gamlas, oherwydd yr ystyrir bod y gamlas i'r gorllewin o Gilwern yn agored i ollyngiad yn strwythurol.
- 6.48 Mae cynllun Pont 103 yn achosi problemau i'r rhai sy'n defnyddio cychod ar y gamlas, ac mae'r Ymddiriedolaeth o blaid ceisiadau'r rhai sydd am i Lywodraeth Cymru dalu am welliannau iddi.
- 6.49 Rhaid i wrthwynebiad yr Ymddiriedolaeth sefyll oherwydd ei bod yn gwrthsefyll pryniant gorfodol ei thir. Hwnnw fyddai'r unig fater a fyddai'n weddill rhwng y partïon, cyn belled â bod Llywodraeth Cymru'n derbyn y byddai'n:
- ceisio barn yr Ymddiriedolaeth yn gyffredinol ar ddyluniad, adeiladu ac ôl-ofal, gan gynnwys leinin y gamlas
  - ceisio barn yr Ymddiriedolaeth ar fanylion am ffensys, rhwystrau sŵn a thrawsnewidiadau, a chynghor ar dirlunio a chynnal a chadw
  - rhoi gwybod i'r Ymddiriedolaeth am waith dros dro, a gwarchodaeth ecolegol
  - cytuno ar raglen waith yn ymwneud â'r gamlas a dulliau ac arfer gwaith
  - monitro arglawdd y gamlas a chynnal dadansoddiad sefydlogrwydd camlas cyn y gwaith adeiladu, gan gynnwys modelu dŵr daear, archwiliad o'r ddaear ac asesiad gollyngiad
  - defnyddio strwythur "Portadam" i hwyluso gwaith cynnal a chadw cychod yn ystod misoedd y gaeaf
  - cadarnhau'r termau sy'n gysylltiedig â Ffurflen Ganiatâd Amddiffyn rhag Llifogydd.

**Mr Nick Walbyoff (O2)**

- 6.50 Byddai'r cynllun yn cymryd tir gweithredol hanfodol gan New Garage, Intermediate Road, Bryn-mawr. Byddai hynny'n rhwystro gwaith presennol a chynlluniau ehangu'r busnes llwyddiannus.

**Mr Phil Walbyoff (O3)**

- 6.51 Byddai'r cynllun yn cymryd tir gweithredol hanfodol gan New Garage, Intermediate Road, Bryn-mawr. Byddai hynny'n rhwystro gwaith presennol a chynlluniau ehangu'r busnes llwyddiannus.

**Mr Simon Hindle a Mrs Ruth Hindle (O4)**

- 6.52 Mae'r ardal yn llain 3/17 yn rhy fawr a, phe byddai'n cael ei chaffael, byddai'n bygwth mynediad at y tir comin cyfagos lle mae buches o wartheg Dexter yn pori. Mae mynediad at y tir comin yn hanfodol oherwydd, heb y cyfleuster pori hwn, ni fyddai digon o dir i gynnal y fferm. Byddai'r stablau ar gyfer mulod a merlod yn cael ei gollu pe byddai rhan ddeheuol y cae yn cael ei chymryd. Mewn gwirionedd, byddai prynu lleiniau 3/17a, 3/17b a 3/17c yn bygwth mynediad hanfodol ac yn rhannu'r tyddyn yn ddau.

**Mr a Mrs Waterhouse (O5)**

- 6.53 Mae Mr a Mrs Waterhouse yn byw yn Lawnswood, Station Road, Gilwern ac yn berchen arno a'r tir cyfagos, ac maent yn gwrthwynebu caffaeliad llain 5/14 y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Mae'r llain hon yn gorchuddio tramwyfa'r tŷ o Station Road. O ystyried serthwydd y dopograffeg, byddai'n amhosibl i gerbydau fynd at yr eiddo heb y dramwyfa hon, gan wneud yr eiddo'n anefnyddadwy.
- 6.54 Mae Mr a Mrs Waterhouse yn berchen ar ran o lain 5/18e ac, yn benodol, cornel caeau 5128 a 5234, ond ymddengys bod y rhain wedi eu tanysgrifio i berchennog arall.

**Mr Huw Lloyd (O7)**

- 6.55 Mae Mr Lloyd yn gwrthwynebu cynnwys llain 3/12 yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Byddai cael gwared â'r ardal fawr hon yn dinistrio dilysrwydd tyddyn 5 hectar ar gyfer pori anifeiliaid. Byddai ei chadw fel glaswelltir yn well ar gyfer ystlumod sy'n bwydo, oherwydd bod coed eisoes yn amgylchynu'r ardal.

**Mr John Meredith (O8)**

- 6.56 Er bod y contractwyr wedi mabwysiadu dull proffesiynol o roi'r wybodaeth ddiweddaraf i Mr Meredith, mae'n poeni bod Llywodraeth Cymru wedi defnyddio dulliau braidd yn llechwraidd i gaffael ei eiddo, yn benodol o ran tir cyfnewid tir comin. Dengys y gweithredoedd eiddo rhydd-ddaliadol nad oes gan y tir unrhyw rwymedigaethau tir comin. Ni fyddai'r tir sy'n cael ei gynnig yn ei le yn cyflawni anghenion busnes cludo nwyddau hirsefydlog Mr Meredith.
- 6.57 Mae'r bygythiad o bryniant gorfodol wedi poeni un o denantiaid hirsefydlog y cwmni, ac mae cynlluniau menter ar gyfer y dyfodol sydd ar gam critigol wedi cael eu bwrw oddi ar y cledrau. Mae hyn yn siomedig mewn ardal mor ddirwasgedig. Dylai'r camau gweithredu hyn gan Lywodraeth Cymru gael eu hadolygu.

**Mr Mark Young a Ms Meriel Robson (O10)**

- 6.58 Gall yr ollyngfa ddraenio arfaethedig trwy lain 5/7 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac ar hyd y dramwyfa achosi ansardrwydd ac effeithio ar wasanaethau tanddaearol preifat, bywyd gwallt a'r Parc Cenedlaethol. Ni allai'r busnes sy'n

cael ei redeg o gartref oddef unrhyw amhariad ar y llinell ffôn. Byddai atebion ymarferol a derbyniol a fyddai'n osgoi amhariad fel a ganlyn:

- gosod y draeniad mewn man arall.
- gwyro'r dŵr i ddŵr ffo gorlif y gamlas, sydd eisoes yn mynd o dan yr eiddo ar ei gwrs i afon Clydach.

**Mr W J Thomas a Mr G C Thomas (O16)**

- 6.59 Byddai caffael lleiniau 1/12, 1/12A-1/12K y Gorchymyn Prynu Gorfodol gan Fferm Hafod yn golygu na fyddai modd defnyddio'r mwyafrif helaeth o'r fferm at ddefnydd amaethyddol, gan adael porfa annigonol i gynnal y fferm. Dylid amnewid y cysgod da byw, a fyddai'n cael ei golli i'r cynllun. Byddai angen mynediad o Main Road a manylu ar y ffensio. Byddai colli hawliau tir comin yn peri pryder.

**Thomas Waste Management Ltd, Ymddiriedolwyr Cronfa Bensiwn Thomas Waste Management Pension Fund, Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas, Mr Gareth Thomas (O17) (O17A)**

- 6.60 Hawlir perchenogaeth dros ardal o dir nad yw wedi ei chofrestru yn y Gofrestrfa Tir, ond a feddiannwyd ers blynyddoedd lawer. Nid oes unrhyw gydnabyddiaeth o denantiaeth llain 1/11 (rhan) na llain 1/11 yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Byddai colli'r tir hwn, ynghyd â llain 1/11a, yn achosi caledi i'r cwmni oherwydd y byddai 2/5 erw o le storio ar gyfer sgipiau a cherbydau yn cael ei golli.
- 6.61 Mae llain 1/11b yn cynnwys ardal fawr a feddiannwyd gynt gan ffatri Anacomp. Mae'r cwmni'n hawlio ei fod yn berchen arni. Meddiannwyd cornel deddwyreiniol y llan gan fuarth y cwmni ers dros 20 mlynedd, ond caiff ei pherchenogaeth ei dangos yn anghywir ar Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Byddai colli'r tir hwn yn arwain at galedi a chau'r busnes, o bosibl. Mae'r cwmni'n meddiannu llain 1/13 dan gytundeb ffurfiol. Mae'r tir yng nghanol y buarth a byddai ei golli yn achosi caledi sylweddol a cholli'r busnes, o bosibl. Gellid defnyddio tir arall ar gyfer y mynediad a'r draeniad arfaethedig.

**Mr Dale Walters (O18)**

- 6.62 Byddai'r cynllun, sy'n effeithio ar leiniau 2/23, 2/23a a 2/23b, yn arwain at golli tir amaethyddol ar gyfer pori a chysgod, a mynediad at y tir sy'n weddill, a fyddai'n dod yn dir caeedig. Hefyd, byddai colli llain 2/23a yn arwain at golli hawliau pori cyffredin a'r hawl i gael y Taliad Sengl. Mae llain 1/18 wedi ei thenantio i Mr Walters, ond nid yw Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn adlewyrchu hynny.

**Mr Geoffrey Powell a Mrs Carol Powell (O19)**

- 6.63 Byddai'r coed sydd wedi eu lleoli yn lleiniau 4/4, 4/4a a 4/20 yn cael eu

cwmpo, gan gynyddu sŵn a datguddiad i oleuadau'r ffordd. Gall y gwaith adeiladu achosi ansadrwydd y tir, gan wneud gwaith cynnal yn angenrheidiol.

**Mrs Jennifer Hughes (O20)**

- 6.64 Byddai caffael lleiniau 2/21, 2/21a-2/21c yn achosi colli mynediad, colli lle i barcio ceir a mynediad ato, colli mynediad i gerddwyr i dalcen gorllewinol yr eiddo, a cholli rhan sylweddol o'r ardd.

**Mr a Mrs Morgan (O31)**

- 6.65 Mae gan Mr a Mrs Morgan bryderon ynghylch effaith y cynllun ar leiniau 1/14, 1/14a ac 1/14b, ac felly ar eu bywoliaeth.

**Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas, Mr Barry Thomas, Mr Howard Thomas, Mr Clive Thomas, Mr Gareth Thomas, Mr Calum Graham ac Ymddiriedolwyr Cynllun Pensiwn TWM (O35)**

- 6.66 Mae llain 1/13 yn ffurfio rhan o ddaliad mwy, sy'n cael ei roi ar osod dan denantiaeth i Thomas Waste Management Ltd. Byddai ei chaffael yn cael effaith sylweddol ar y cwmni, gan ei gwneud yn anhyfyw, o bosibl. Ni fyddai'n angenrheidiol ar gyfer y cynllun oherwydd gall tir amgen fod ar gael.

**Mr Ivor Cashmore (O42)**

- 6.67 Mae Mr Cashmore yn poeni am faterion caffael tir a pheirianeg, ac mae'n ceisio cadarnhad yn ymwneud â lleiniau 2/26 a 2/1r, y rhwystr sŵn arfaethedig yn Blackrock, ffrwydro creigiau, difrod i eiddo, defnyddio ffyrdd cefn ac wyneb ffordd sŵn isel.

**Mrs A E McCormick (O50)**

- 6.68 Mae cynnwys cae 4407 (llain 5/18e) yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn peri pryder oherwydd ni chafwyd unrhyw hysbysiad swyddogol.

**Gwrthwynebwyr Anstatudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

**Y Cynghorydd Simon Howarth (O58)**

- 6.69 Mae'r Cynghorydd Howarth yn aelod o Gyngor Sir Fynwy a Chyngor Cymuned Llanelly ond, yn yr Ymchwiliad, roedd yn cynrychioli cyflwyniadau a wnaed iddo gan aelodau unigol o'r gymuned. (Cofnodwyd ei gyfraniadau fel petai'n wrthwynebydd anstatudol).
- 6.70 Cydnabyddir pwysigrwydd y cynllun a'i botensial i wella diogelwch, a dylai'r cynllun cael ei gyflawni nawr, ond mae gan y gymuned safbwyntiau sy'n gwrthdaro o hyd. Roedd y broses ymgynghori yn foddhaol ac yn broffesiynol, ond mae angen mynd i'r afael â rhai problemau o hyd.
- 6.71 Yr hyn sy'n peri pryder penodol yw'r ddwy bont droed yng Nghwm Clydach a llwybrau troed lleol. Caiff defnydd arfaethedig dur hindreuliedig ei gwestiynu, ynghyd â:

- mynediad o Bont Blackrock a Phont Pant Glas
  - natur ormesol y ramp arfaethedig ar Bont Dan y Coed, a fyddai'n gorwedd yn gyfagos at y tu cefn i'r byngalos
  - llwybrau troed yn Saleyard, Church Road/Clydach Villa ac yn arwain at Faesygartha, ynghyd â'r cysylltiadau ag arosfannau bysiau
  - capasiti cludo diogel Pont Ffordd Gilwern i gerddwyr a beicwyr ger Navigation Inn.
- 6.72 Byddai gwella Cyffordd Gilwern yn gyfiawnadwy, a byddai Cynigion Amgen 1b a 2b yn dderbyniol.
- 6.73 Ar ôl datgysylltu Tŷ Gwyn Road oddi wrth yr A465 ger Glanbaiden o ganlyniad i Ran 1 Cynllun Gwella'r A465, mae'r troadau ffurf S yn uchel ar Station Road yn drafferthus o hyd. Dylid mynd i'r afael â'r broblem fel rhan o'r cynllun.
- 6.74 Mae pryderon eraill fel a ganlyn:
- rheoli traffig, sŵn, golau, llwch a storio deunyddiau yn ystod y gwaith adeiladu, ac effaith anhysbys amharu ar yr hen domen yn Forge Hammer
  - rheoli cyflymder
  - mynediad at wasanaethau yn ystod y gwaith adeiladu, a chysylltiad parhaus pan fydd y gwaith a all amharu ar weithgareddau arfer a gweithrediadau busnes wedi eu trefnu
  - plannu coed.

***Mrs Hilary a Mr Graham Lipscombe (O6)***

- 6.75 Mae Mr a Mrs Lipscombe yn byw yn Old Rectory Farmhouse, Maesygartha ac maent yn rhedeg ysgubor wyliau hunanarlwyo yno. Maent yn gwrthwynebu egwyddor y cynllun ac o'r farn bod sawl ffordd arall o wneud y ffyrdd yn fwy diogel. Heblaw am hynny, byddai canlyniadau niweidiol iddynt ac i'r rhai a fyddai'n aros yn y bythynnod gwyliau yn ystod y cyfnod adeiladu o 4 blynedd, o ffrwydro, sŵn a llygredd. Cefnogir barn pobl eraill am yr effaith ar fywyd gwyllt.
- 6.76 Mae eu pryderon eraill fel a ganlyn:
- gweithio gyda'r nos, a all fod am 25% o gyfnod y contract
  - dylid gosod wyneb amsugno sŵn yn Saleyard i ategu'r bwnd sŵn arfaethedig
  - atal defnyddio ffyrdd cefn trwy Faesygartha a Chlydach
  - rheoli cyflymder yn effeithiol trwy ddefnyddio system gwirio cyflymder cyfartalog ar hyd y gefnffordd

- y byddai golwg dur hindreuliedig y pontydd yn annerbyniol
- y dylid adolygu'r cyfleusterau croesi i ddefnyddwyr heblaw modurwyr a gynigir ar gyfer y ffordd ymadael i gyfeiriad y dwyrain.

**Mr Michael a Mrs Mair Edwards (O13)**

- 6.77 Dylid osgoi neu leihau gweithio gyda'r nos.
- 6.78 Mae'r ffordd bresennol â 3 lôn yn ddigonol, cyn belled â bod gyrwyr yn cadw at y cyfyngiad cyflymder is, sef 40 mya. Mae'r cynllun wedi ei seilio ar ragolygon traffig wedi eu dyfalu. Mae gan yr ardal boblogaeth sy'n gostwng ac mae'r henoed yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, felly dylid ceisio sicrhau gwasanaeth bws gwell yn hytrach nag adeiladu ffordd. Byddai'r cynllun o fudd i draffig trwodd yn unig, ac ni fyddai'n helpu pobl leol yn ariannol, felly byddai'n aberthu'r ardal, er enghraifft y Dramffordd a buddiannau preswylwyr, er budd allanolwyr. Dylid cadw mynediad i gerddwyr o Valley Walk i Blackrock.
- 6.79 Mae'r cwm yn Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol ac yn drysor cenedlaethol. Ni ddylid ei aberthu: byddai'r cynllun o Saleyard i gyfeiriad y gorllewin yn ei ddifrodi ac felly'n lleihau ei atyniad i dwristiaid. Ni fyddai deuoli'r rhan hon o'r ffordd yn cael llawer o effaith ar y problemau trafndiaeth: ni roddwyd unrhyw ystyriaeth i fanteision twristiaeth a fyddai'n lleihau pe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo.
- 6.80 Byddai Cynnig Amgen Rhif 5 yn cadw'r 2.6 milltir o'r briffordd bresennol trwy'r cwm ag addasiadau i wella unrhyw broblemau â'r aliniad neu broblemau gweledol a amlygwyd, a chodi rhwystr gwrthdaro rhwng y lonydd esgyn a disgyn, heblaw am rhai rhannau lle y gellir goddiweddyd. Byddai hyn yn arbed arian cyhoeddus i'w ailddosbarthu i achosion eraill.
- 6.81 Ni fyddai deuoli'n denu busnesau newydd i'r ardal: byddai'n hwyluso cwmnïau y tu allan i'r ardal i gystadlu am fasnach a chyflogaeth leol.

**Ms Penelope Suff (O26 – gweler hefyd O51A)**

- 6.82 Pe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo, efallai na fyddai llawer o farchogion yn gallu croesi'r A465. Mae marchogion wedi defnyddio Llwybr Troed 333/55/1 ers blynnyddoedd lawer, ond er bod CBS Blaenau Gwent wedi ei gofnodi'n gilffordd gyfyngedig, nid yw APCBB wedi gwneud hynny. Dylid ei uwchraddio er mwyn caniatáu i geffylau ei ddefnyddio. Cyflwynwyd deiseb gan 52 o bobl i'r Ymchwiliad fel rhan o'r gwrthwynebiad yn hyrwyddo'r cyfleusterau i farchogion a ddisgrifir yn y paragraffau isod.
- 6.83 Yn draddodiadol, bu'r manau croesi diogel "degawdau o oed" ar gylchfan Gilwern, Station Road, tanlwybrau Pant Glas a Phont Harri Isaac a Phont Intermediate Road.
- 6.84 Byddai dymchwel Pont Intermediate Road yn achosi gwyrriad mawr i farchogion, a byddai'n rhaid i'r rhai sy'n byw yn Clydach Dingle deithio ddwywaith mor bell i gasglu plant o Ysgol yr Eglwys. Yn y gaeaf, byddai'r daith hon yn beryglus

oherwydd y graddiannau yr eir iddynt. Byddai israddio Pont Droed Hafod (a fyddai'n disodli rhannau o Bont Intermediate Road) o ffordd i lwybr troed a llwybr beicio yn golygu y byddai'n rhaid i farchogion fynd dros y ddwy gylchfan ar gyffyrdd Bryn-mawr. Yn draddodiadol, mae marchogion wedi defnyddio Intermediate Road i fynd i Fryn-mawr a Clydach Dingle.

- 6.85 Ymddengys y byddai'r llwybrau arfaethedig i farchogion ar gyffyrdd Saleyard a Gilwern yn gorfodi marchogion i gymysgu â thraffig cerbydau, ac mae rhagor o ddryswch ar Bont Harri Isaac.
- 6.86 Ni ddylai ffermwyr golli caeau gwair i liniaru colled cynefinoedd a, phe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo, byddai angen yr addasiadau canlynol i wneud y Gorchmynion Drafft yn dderbyniol:
- newid y dyluniad i alluogi marchogion i groesi cyffordd Gilwern yn ddiogel, neu newid tanlwybr Fferm Hopyard i'w ddefnyddio gan farchogion
  - gellid hepgor y mynediad yn Saleyard cyn belled ag y caiff tanlwybr Pant Glas ei ail-neilltuo i'w ddefnyddio gan farchogion
  - creu llwybr hawdd ei adnabod i farchogion yn arwain at Bont Harri Isaac
  - dylai Pont Hafod ganiatáu marchogion.

**Mr Jack Bland a Mr Daniel Beynon (O27)**

- 6.87 Dylid ymgorffori ffordd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y gorllewin o Station Road, sy'n cysylltu â'r bont arfaethedig, yn y cynllun. Byddai hwn yn rhaff achub i breswylwyr ar ochr ddeheuol yr A465. Byddai'n rhyddhau Gilwern rhag traffig diangen, trwm a thraffig argyfwng trwy greu llwybr mwy uniongyrchol o Station Road i gyfeiriad y gorllewin ac i Station Road o gyfeiriad y dwyrain.
- 6.88 Byddai cael gwared â'r bont droed a'r arosfannau bysiau yn achosi taith gerdded eithafol o hir i breswylwyr, yn enwedig yn henoed sy'n mynd tua'r Fenni neu Fryn-mawr. Dylid amnewid Pont Droed Gwesty'r Lion.
- 6.89 Byddai cau'r mynediad o Old Trap Road ger Forge Hammer yn golled fawr ac yn arwahanu'r pentref ymhellach. Oherwydd hyn, ni fyddai gan gerbydau maint canolig gyfleuster troi ar hyd Old Trap Road, a dylid darparu un fel rhan o'r cynllun.

**Mrs Sharon a Mr Nick Mills o Castle Narrowboats (O39)**

- 6.90 Mae Mr a Mrs Mills yn rhedeg Castle Narrowboats, sef busnes hurio gwyliau ar Gamlas Mynwy ac Aberhonddu. Maent yn poeni y byddai wal gynnal Gilwern a fyddai'n cael ei hadeiladu'n gyfagos at y gamlas yn cael dylanwad negyddol ar ymwelwyr a'r rhai sy'n rhentu angorfeydd. Dylid dylunio'r wal i gydweddu â natur wledig yr ardal a chodi rhwystr sŵn gerllaw: yn ôl y cynnig, byddai'n newid yr olygfa wledig bresennol i un o natur drefol annymunol.
- 6.91 Ar hyn o bryd, mae gorchudd coed yn cuddio'r briffordd â 2 lôn uwchben: byddai ffordd agosach â mwy agored â 5 lôn yn drechol ac yn swllyd, ac yn

annymunol i ymwelwyr.

- 6.92 Byddai unrhyw ddraenio o'r gamlas ar gyfer y gwaith adeiladu rhwng mis Mawrth a mis Hydref yn cael effaith fawr ar y busnes ac ar eraill: dylid osgoi hynny. Byddai draenio'r gamlas yn ystod y gaeaf yn golygu amharu'n gostus ar gynnal a chadw cychod.

***Mrs Joyce Smith (O43)***

- 6.93 Mae Mrs Smith yn byw yn The Mount, Old Trap Road, y mae ei wyneb wedd ôl yn edrych dros goridor yr A465.
- 6.94 Dylai fod ffordd ymuno ac ymadael i draffig sy'n mynd i gyfeiriad y gorllewin sy'n dymuno mynd i Station Road, oherwydd y byddai hynny'n lleihau traffig ar gyfer Main Road sensitif yng Ngilwern, ac yn gyfleus i breswylwyr lleol.
- 6.95 Byddai sŵn a mygdarthau traffig y ffyrdd yn peri pryder, yn enwedig i blant ac oedolion sy'n mwynhau cyfleusterau'r gerddi yn The Mount. Nid yw'r lefelau sŵn disgwylid yn yr eiddo wedi eu seilio ar fesuriadau gwirioneddol ac ni chynhyrwyd unrhyw rai ar gyfer yr ardd, sy'n cael ei defnyddio'n gyson, yn enwedig yn ystod yr haf. Dylid codi rhwystr sŵn ar hyd ffin yr eiddo, a phlannu coed a llwyni bytholwyrdd i helpu i leihau'r sŵn.
- 6.96 Byddai'r llwybrau i gerddwyr i'r pentref a'r ysgol 250m yn hwy, sef pellter ychwanegol sy'n rhy bell i blant ysgol ifanc o'r ardal. Oherwydd y byddai'r bont droed bresennol yn cael ei dymchwel yn gynnar, byddai'r ardal yn arunig nes i'r bont ffordd arfaethedig gael ei chwblhau. Am y rheswm hwnnw, ac er mwyn osgoi cerdded eithafol yn fyth bythoedd, dylid ymgorffori pont droed newydd yn y cynllun.

***Mrs Iris Bevan a'r diweddar Mr Ron Bevan (O45)***

- 6.97 Byddai plannu'r coed ffawydd lliniaru arfaethedig i ystlumod ar gaeau cyfagos yn rhwystro'r golygfeydd ysblennydd o Ddyffryn Wysg o Windy Ridge. Mwynhawyd y golygfeydd hyn ers i Mr a Mrs Bevan adeiladu eu cartref ym 1963. Mae'r olygfa eang yn cynnwys Mynydd Pen-y-fâl a'r Blorens. Byddai colli'r amwynder yn dibrisio'r eiddo o ryw £100,000. Mae tir addas ar gael i'r dwyrain o Windy Ridge y mae Mrs Bevan yn berchen arno. Byddai plannu'r coed ffawydd yn yr ardal honno'n cadw'r olygfa a gwerth yr eiddo. Fel cynnig amgen dewisol, gallai cyfnewid tir â pherchennog cyfagos arwain at ateb hyd yn oed gwell. Mae trafodaethau ynghylch cyfnewid y tir yn parhau.

***Mr Gareth Hall (O47)***

- 6.98 Mae Mr Hall yn byw yng Ngilwern, oddeutu 150 metr ar draws Cwm Clydach o'r A465. Mae sŵn traffig, yn enwedig pan fydd y coed yn colli eu dail, eisoes yn sylweddol. Oherwydd y byddai'r cynllun yn tynnu nifer o goes, dylid codi rhwystr sŵn i amddiffyn yr eiddo.



**Mr T M Mobey (O48)**

- 6.99 Byddai'r cynllun, fel y mae ar hyn o bryd, yn annigonol oherwydd y byddai angen i'r cyhoedd yn teithio o'r Fenni adael yr A465 yng Nglanbaiden a theithio trwy bentref Gilwern er mwyn cyrraedd Station Road. Yn yr un modd, mae'r diffyg allanfa o Station Road i gyfeiriad y gorllewin i Fryn-mawr yn anfanteisiol. Felly, byddai amcan datganedig Llywodraeth Cymru ar gyfer y cynllun, sef "cynnal lefel bresennol y gwasanaeth a chyflawni gwelliannau" yn methu yn yr ardal hon, oherwydd y byddai'r cynllun yn cael gwared â ffyrdd ymuno ac ymadael presennol yr A465 ac ni fyddai'n eu hailddarparu.
- 6.100 Dylid plannu coed a llwyni i warchod yr eiddo ar hyd Old Trap Road, gan nad yw'r coed pinwydd presennol yn effeithiol o ran cysgodi rhag sŵn.
- 6.101 Dylid amnewid yr arosfannau bysiau a fyddai'n cael eu tynnu ger Gwesty'r Lion ger pen uchaf Gilwern.

**Mrs Tracy Hook (O51)**

- 6.102 Caewyd Tŷ Gwyn Road, yn arwain o gylchfan Glanbaiden, o ganlyniad i'r gwelliannau i Ran 1 Ffordd Blaenau'r Cymoedd. Gadawodd hyn Station Road fel yr unig lwybr i The Tyla. Mae ei serthwydd, ynghyd â'r troadau ffurf S difrifol, yn ei gwneud bron yn anhramwyadwy i gerbydau trwm ac yn beryglus i bawb. Gwneir difrod cyson i'r ffiniau. Dylai'r cynllun presennol gywiro'r sefyllfa annerbyniol hon trwy unioni'r camweddau a wnaed gan Ran 1.
- 6.103 Dylid adeiladu'r cynnig amgen gan ddarparu ffyrdd ymuno ac ymadael â'r A465 i gyfeiriad y gorllewin i leihau traffig trwy Gilwern a chreu lle ar gyfer arhosfan fysiau ger yr A465.

**Ms Penny Suff, Mrs Tracey Hook a Mrs Hilary Lipscombe (O51A)**

- 6.104 Ymddangosodd Ms Suff, Mrs Hook a Mrs Lipscombe gyda'i gilydd i wneud cynrychioliadau ynghylch anghenion marchogion.
- 6.105 Pe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo, efallai na fyddai llawer o farchogion yn gallu croesi'r A465. Mae marchogion wedi defnyddio Llwybr Troed 333/55/1 ers blynyddoedd lawer, ond er bod CBS Blaenau Gwent wedi ei gofnodi'n gilffordd gyfyngedig, nid yw APCBB wedi gwneud hynny. Dylid ei uwchraddio er mwyn caniatáu i geffylau ei ddefnyddio. Cyflwynwyd deiseb gan 52 o bobl i'r Ymchwiliad fel rhan o'r gwrthwynebiad yn hyrwyddo'r cyfleusterau i farchogion a ddisgrifir yn y paragraffau isod.
- 6.106 Yn draddodiadol, bu'r manau croesi diogel "degawdau o oed" ar gylchfan Gilwern, Station Road, tanlwybrau Pant Glas a Phont Harri Isaac a Phont Intermediate Road. Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai marchogion yn fodlon â dwy groesfan ar gyfer yr A465, ond dylai'r contractwr roi gwybodaeth gyfredol i farchogion am gynnydd. Mae'r cynigion ar gyfer Pont Harri Isaac yn dderbyniol, ond dylid uwchraddio'r llwybr sy'n cysylltu â hi.
- 6.107 Byddai dymchwel Pont Intermediate Road yn achosi gwyrriad mawr i farchogion, a byddai'n rhaid i'r rhai sy'n byw yn Clydach Dingle deithio ddwywaith mor bell i

gasglu plant o Ysgol yr Eglwys. Yn y gaeaf, byddai'r daith hon yn beryglus oherwydd y graddiannau yr eir iddynt. Byddai israddio Pont Droed Hafod (a fyddai'n disodli rhannau o Bont Intermediate Road) o ffordd i lwybr troed a llwybr beicio yn golygu y byddai'n rhaid i farchogion fynd dros y ddwy gylchfan ar gyffyrdd Bryn-mawr. Yn draddodiadol, mae marchogion wedi defnyddio Intermediate Road i fynd i Fryn-mawr a Clydach Dingle. Dylid adeiladu'r bont droed i ddarparu ar gyfer marchogion.

- 6.108 Ymddengys y byddai'r llwybrau arfaethedig i farchogion ar gyffyrdd Saleyard a Gilwern yn gorfodi marchogion i gymysgu â thraffig cerbydau, ac mae rhagor o ddryswch ar Bont Harri Isaac.

### **Mr Nigel a Mrs Sally Curtis (O55)\***

- 6.109 Mae Mr a Mrs Curtis yn gweithredu Road House Narrowboats Ltd, sef cwmni hurio cychod cul o fis Mawrth i fis Tachwedd, siop roddion, eiddo â thenantiaid a busnes gwely a brechwast ar Main Road, Gilwern ac o'i chwmpas. Maent yn poeni ynghylch y canlynol:

- y cyflymder y byddai traffig yn cyrraedd Main Road, lle y dylid gostegu'r traffig, a defnyddio ffyrdd cefn ar hyd Back Road
- gwrthdrawiadau traffig a fyddai'n digwydd ar gyffordd Main Road a'r bont arfaethedig, lle y dylid adeiladu mân gylchfan
- yr arhosfan fysiau arfaethedig ger Bridgend Inn
- difrod i'r gamlas o adeiladu'r wal gynnal arfaethedig yn ystod gaeaf 2014, a all fod â chanlyniadau ar gyfer eu bywoliaeth
- adeiladu a sŵn adeiladu yn amharu ar dwristiaeth
- y cynigion i wario arian ar lwybr tynnu newydd wrth ochr y gamlas rhwng pontydd 102 a 103 yn hytrach na gwaith cynnal a chadw, draenio ac wynebu mwy haeddiannol ar y llwybr tynnu presennol
- yr angen i wella draeniad ar gyfer y ffordd ymuno ac ymadael arfaethedig/Main Road er mwyn atal dŵr wyneb rhag llifo o'r briffordd i eiddo preifat.

### **Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Anstatudol**

#### **Mr Ian a Mrs Kay Pickering (O1)**

- 6.110 Byddai'r ffordd newydd, a fydd wedi ei chodi oddeutu 3 metr uwchben y lôn gerbydau bresennol, yn cynyddu sŵn yn Lleud Newydd ar Station Road, gan y byddai'n mynd heibio iddo o fewn 200m ac yn achosi tynnu'r coetir cyfagos presennol, sy'n amddiffyn yr eiddo. Byddai hefyd yn cael effaith weledol niweidiol ar yr olygfa ogleddol o'r tŷ a'r ardd. Byddai goleuadau'r ffordd yn achosi llygredd gyda'r nos. Byddai cerddwyr a marchogion dan anfantais o ganlyniad i gael gwared â'r danffordd sy'n cysylltu Gogledd a De Clydach ar hyn

o bryd, oherwydd y byddai'r llwybrau cyfnewid yn annigonol.

**Ms Dianne Humphries (O9)**

- 6.111 Byddai diffyg mynediad diogel i farchogion yn croesi o un ochr o Gwm Clydach i'r llall. Mae marchogion wedi defnyddio tanffordd Pant Glas ers amser maith. Dylid cydnabod hynny, er efallai nad yw'n llwybr ceffyl ffurfiol.

**Mr Barry Kriel (O11)**

- 6.112 Mae gan Mr Kriel bryderon eang ynghylch manylion y cynllun arfaethedig ac mae'n ei wrthwynebu'n gryf. Mae'n ofni y byddai'n cael effaith fawr ar gwmpasoedd ei gartref yn Vinetree Cottage a'i ffordd o fyw. Yn ystod gwaith ffordd neu rwystrau ar yr A465, mae traffig yn llifo i Blackrock Road ac yn rhwystro preswylwyr rhag cael mynediad at ei eiddo. Felly, byddai'r cynllun yn torri ei hawliau dynol oherwydd gall mynediad at ei eiddo gael ei gyfyngu a gall ei eiddo gael ei ddibrisio. Ni fyddai unrhyw fantais iddo ef, nac eraill yng Ngogledd Clydach. Mynegodd bryderon hefyd ynghylch effaith y cynllun ar ecoleg, treftadaeth ac ar y Parc Cenedlaethol, ac fe gododd olyniaeth o gwestiynau mewn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, gan gynnwys effaith weledol pont droed Dan y Coed, sadrwydd y ddaear ac arolygon eiddo.

**Ms Jacqueline Peacock (O12)**

- 6.113 Byddai'r ffordd ddeuol yn annog mwy o yrrwyr i dorri'r cyfyngiad cyflymder 50mya ac yn gwaethygu'r perygl oherwydd y byddai crymedd y ffordd wedi ei gyfyngu i gyflymder dylunio o 50mya. Byddai angen monitro'n ofalus iawn er mwyn osgoi unrhyw drychinebau.
- 6.114 Mae cyfiawnhad y cynllun wedi ei seilio ar ragfynegiadau traffig hen ffasiwn a dylai'r Weinyddiaeth Drafnidiaeth (Llywodraeth Cymru yn yr achos hwn) newid i fuddsoddiad trafndiaeth gyhoeddus yn hytrach na buddsoddiad trafndiaeth breifat. Anaml iawn y mae A465 yn yr ardal hon yn ordyrrog, hyd yn oed yn ystod oriau brig. Dylai arwyddion cyfyngiadau cyflymder fod yn fwy cyson ac amlwg, a dylid gosod pâr o gamerâu cyflymder cyfartalog ger pen a gwaelod yr allt.

**Mr D W Tipping (O22)**

- 6.115 Nid oes gan y cynllun unrhyw fanteision i breswylwyr Old Trap Road: byddai'n arwahanu preswylwyr oddi wrth gyfleusterau'r pentref, yn cael gwared ag arosfannau bysiau, yn methu darparu mynediad at yr A465 i draffig sy'n mynd i gyfeiriad y gorllewin o Fryn-mawr, ac yn cyfyngu ar fynediad at Station Road o'r A465, gan orfodi traffig, gan gynnwys cerbydau brys, i fynd trwy Gilwern.
- 6.116 Dylid tynnu'r pinwydd gwyllt ar yr ymyl ddeheuol, yn unol â chytundeb cynharach â Llywodraeth Cymru.
- 6.117 Mae angen man troi ar gyffordd Brunant Road ac Old Trap Road er mwyn

galluogi cerbydau cludo nwyddau i droi.

- 6.118 Dylid ychwanegu pont droed at y cynllun oherwydd y byddai'r bont ffordd arfaethedig yn cysylltu Station Road â'r pentref yn creu gwyriad hir ac yn llai diogel na phont droed.

**Mr Greg Suff – Cadeirydd Cynghrai'r Blaenau'r Cymoedd (O25)**

- 6.119 Diben ymgyrch y Gynghrai'r yn lliniaru effeithiau deuoli, yn enwedig mewn mannau sensitif fel Cwm Clydach. Byddai'r prif bryderon fel a ganlyn:
- y cynnydd mewn llygredd sŵn a llygredd aer yn ystod y gwaith adeiladu ac wrth weithio gyda'r nos
  - torri addewidion yn ymwneud â hawliau tramwy cyhoeddus
  - torri addewidion yn ymwneud â gorfodi cyflymder a'r canlyniadau o ran llygredd sŵn a llygredd aer
  - newidiadau i'r dirwedd a'r effaith ar safleoedd arbennig a bywyd gwyllt.

**Mr Mike Jakes (O28)**

- 6.120 Byddai problem bosibl o ran traffig yn defnyddio'r ffordd ymadael i gyfeiriad y dwyrain yng Ngilwern ac angen troi i'r dde dros y bont i Station Road. Wrth i'r traffig hwn aros i ildio i draffig yn teithio ar hyd Main Road, gall gael ei "siyntio o'r tu cefn" gan draffig yn goryrru ar y ffordd ymadael. Byddai mân gylchfan sy'n rhoi blaenoriaeth i draffig y ffordd ymadael dros y traffig yn deillio o Main Road yn datrys y broblem hon.
- 6.121 Dylid darparu ffordd ymuno a ffordd ymadael ar ochr ddeheuol yr A465 hefyd i leihau'r baich ar Main Road sydd, ar ei gorau, yn gweithredu fel lôn sengl â lleoedd i basio. Mae parcio a thraffig siopa eisoes yn arwain at oedi traffig ar hyd y stryd fasnachol brysur hon. Nid oes unrhyw gapasiti dros ben.
- 6.122 Ni ddylai'r coed ar ochr ogleddol yr A465 gael eu tynnu, er gwaethaf y ceisiadau, oherwydd byddai eu presenoldeb yn lleihau sŵn a llygredd a dylid plannu mwy ohonynt.

**Mr Leslie a Mrs Olive Thomas (O29)**

- 6.123 Dylid adeiladu ffordd yn cysylltu cylchfan Aberbaiden â Station Road, neu fel arall, yn cysylltu â phont arfaethedig Navigation Bridge. Byddai'r cynigion hyn yn lleihau traffig trwy Gilwern ac yn gwneud teithio rhwng Old Trap Road a'r Fenni neu Fryn-mawr yn fwy hwylus o lawer.

**Ms S Humpage (O30)**

- 6.124 Byddai'r cynllun yn cael effaith fawr ar yr eiddo ar School Lane, Gilwern. Byddai'n dioddef cynnydd mewn sŵn o draffig yn defnyddio'r bont arfaethedig, a fyddai'n cael ei godi'n uniongyrchol o flaen y tŷ. Mae'r coed aeddfed y tu blaen i'r eiddo, ar hyd ochr y gamlas, yn darparu safleoedd nythu, a dylid eu

cadw oherwydd eu bod yn helpu â sŵn, llwch a lleihau niwsans.

- 6.125 Byddai ffordd ddeuol newydd yn annog cyflymder uwch, ni waeth pa gyfyngiad cyflymder a osodir.
- 6.126 Byddai cyffordd Gilwern yn achosi perygl gan yrwyr yn mynd i mewn i'r pentref yn gyflym, gan y byddai mwy o draffig o bont arfaethedig Station Road. Byddai'n ddefnyddiol pe gellir codi lefel y groesfan i gerddwyr rhyw 150 metr o'r gyffordd arfaethedig.

***Ms Kate Ashbrook o'r Gymdeithas Mannau Agored (O32)***

- 6.127 Mae'r gymdeithas yn gwrthwynebu cyfnewid parcel o dir BCL 033. Mae'r tir sydd i'w gymryd yn llain o ganol y comin, i'w gyfnewid am ardal o dir ger cornel y comin. Ar hyn o bryd, ystyrir y bydd y cyfnewid yn gwahanu ac yn trefoli'r comin presennol, ac felly bod y cyfnewid yn annigonol.

***Mr Andrew a Mrs Lizzie Wilson (O34)***

- 6.128 Yng Ngilwern, dylai fod cyffordd pob cyfeiriad rhwng yr A465 a'r rhwydwaith ffyrdd lleol, er gwaethaf yr anawsterau â thrychfeydd. Heb y cyfryw gyffordd, byddai cynnydd sylweddol mewn traffig trwy Faesygwatha, a byddai'n darparu ar gyfer troadau i'r de tua Bryn-mawr ar y lôn beryglus a chul i Saleyard.

***Ymddiriedolaeth Camlesi Mynwy, Aberhonddu a'r Fenni (O37)***

- 6.129 Mae gan yr Ymddiriedolaeth 630 o aelodau ac mae'n gysylltiedig â'r Gymdeithas Dyfrffyrdd Mewndirol. Mae'n elusen, ond nid yw'n berchen ar y gamlas yng Ngilwern. Cafodd adeiladu Rhan 1 Cynllun Gwella'r A465 wared â'r cyfyngiadau a achoswyd gan Bont 101a. Roedd y cyfyngiadau hyn, a'r rhai ym Mhont 103, yn sgil gynnyrch adeiladu'r A465 wreiddiol yn y 1960au. Fodd bynnag, mae Pont 103 yn cyfyngu ar hyd cychod camlas i 50 troedfedd o hyd, ac mae hynny'n achosi difrod i'r cychod.
- 6.130 Byddai'r cynllun yn ymgorffori gwaith hyd at wal ddeheuol Pont 103, ond ni fyddai'n cynnwys unrhyw welliannau iddi. Un ateb fyddai ailadeiladu'r cwlfwr o 1 metr i'r de her hen westy'r Navigation Hotel. Byddai hynny'n darparu aliniad gwell i'r gamlas a mwy o uchder. Byddai'n helpu'r economi leol ac iechyd a diogelwch.
- 6.131 Opsiwn rhatach ar gyfer gwella fyddai cael gwared â'r llwybr troed a'i gynhalydd concrit lle mae'n croesi'r gamlas, er mwyn ei amnewid am bont droed ddur, gan greu mwy o le uwchben islaw'r cyfyngiad critigol.
- 6.132 Opsiwn arall fyddai cael gwared â'r glustog goncrit sy'n dueddol o wyro cychod tuag at y man cyfyng. Byddai'r gwaith sydd ynghlwm wrth gael gwared â dim ond 4.5 metr sgwâr o ddec concrit yn gymedrol. Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio un o'r opsiynau hyn i wneud iawn am y misoedd o amharu ar y rhai sy'n defnyddio'r gamlas oherwydd gweithgareddau adeiladu.
- 6.133 Dylid defnyddio mesurau tawelu traffig ar Main Road, Gilwern, i wrthbwysu'r peryglon o gerbydau sy'n goryrru yn dod i mewn i'r pentref o'r ffordd ymadael

arfaethedig.

***Mrs Elizabeth Gibbs o Gymdeithas Parc Bannau Brycheiniog (O38)***

- 6.134 Mae'r gymdeithas yn sefydliad annibynnol â thros 700 o aelodau. Mae'n bodoli i hyrwyddo gwella, gwarchod, cadw a mwynhau Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog. Mae'r dyluniad cymhleth a fyddai'n darparu mynediad wrth warchod safleoedd o ddi-ddordeb hanesyddol ac arbennig wedi cael argraff ar y gymdeithas. Fodd bynnag, nid oes unrhyw gynlluniau i adfer cyfleusterau presennol y maes carafanau a gweryslla ar Station Road. Erbyn hyn, mae'r hen waith sment sy'n gyfagos at yr hen Waith Haearn yn segur, a dylid ei brynu i'w drosi'n faes parcio.
- 6.135 Mae gan Gwm Clydach botensial mawr ar gyfer twristiaeth, a dylid sefydlu canolfan wybodaeth yn debyg i'r un sy'n cael ei rhedeg gan APCBB a Chanolfan y Rhaeadrau ym Mhontnedd Fechan.
- 6.136 Dylid amnewid unrhyw gilfannau sy'n cael eu tynnu er mwyn ailsefydlu parcio a chyfleusterau mynediad i gerddwyr ac ogofwyr.
- 6.137 Oherwydd bod gan y Parc Cenedlaethol statws "Awyr Tywyll", dylid ailystyried y goleuadau ffordd arfaethedig (DD538, DD539).

***Mr Alwyn Hughes a'i gymydog (O40)***

- 6.138 Ni ddylai'r briff ffordd fynediad ar gyffordd arfaethedig Bryn-mawr ddarparu ar gyfer traffig ysgol wedi ei gymysgu â cherbydau nwyddau trwm Thomas Waste a cherbydau sy'n mynd tua Bryn-mawr o'r gorllewin. Byddai'r ffordd gyswllt, a fyddai'n angenrheidiol oherwydd datgysylltiad Intermediate Road, yn achosi i rifau 1 a 2 Pontygod, Bryn-mawr, i gael eu difetha. Byddai codi'r ffordd ddeuol ym Mryn-mawr yn gwaethygu'r effaith ar yr eiddo hyn, a fyddai'n destun mwy o lygredd sŵn a llygredd golau.

***Mrs Natalie Beaumont a Mr Jamie Beaumont (O41)***

- 6.139 Byddai'r cwm yn destun newid mawr a fyddai'n effeithiau ar Hope Cottage, sy'n 200 mlwydd oed. Byddai'r ffordd yn nes a'r coed sy'n cysgodi'r bwthyn ar hyn o bryd yn cael eu tynnu, felly daw sŵn adeiladu a sŵn traffig, a goleuadau'r ffordd, yn broblem. Yn ystod y cyfnod adeiladu, gallai fod achosion peryglus o gymryd llwybr tarw ar hyd Quarry Road.

***Mrs Gayron Williams (O52)***

- 6.140 Mae nifer o bryderon cyffredinol yn deillio i astudio dogfennaeth y cynllun.

***Mrs Lynette Green (O53) \****

- 6.141 Byddai'r cynllun ond yn lleihau amseroedd teithio 10 munud, felly ni fyddai o unrhyw fudd i economi'r Cymoedd. Byddai'r tir yn cyfyngu ar gyflymder cerbydau trwm, hyd yn oed pe byddai'r ffordd yn cael ei gwella, ond byddai'r difrod a achosir i ddaear unigryw'r ardal yn ddychrynlyd. Mae Cwm Clydach yn gartref i'r ystlum pedol lleiaf, sef rhywogaeth brin. Byddai coed aeddfed yn

cael eu dinistrio a byddai angen gwyro afon. Cyflwynodd Cyfeillion y Ddaear gynllun i wneud y ffordd yn fwy diogel yn yr Ymchwiliad ym 1998, a fyddai'n costio ffracsiwn cost y cynllun presennol.

**Mr Richard Lewis o Grŵp Beicio'r Fenni (O56)**

- 6.142 Mae Mr Lewis yn aelod o Grŵp Beicio'r Fenni ac mae'n weithredwr eco-dwristiaeth. Mae Cwm Clydach â'i harddwch, ei dreftadaeth, ei ecoleg a'i amgylchedd naturiol yn barod ar gyfer twristiaeth ac er gyfer ei fwynhau, er gwaethaf diffyg gwaith cynnal a chadw ar rai o'r llwybrau troed. Mae'r A465 bresennol yn swnllyd, yn ymwithiol ac yn niweidio'r amgylchedd. Byddai'r cynllun yn difetha'r ardal am ddegawd ac ni fyddai o lawer o fudd, oherwydd mae'r ffordd sy'n dringo eisoes yn ddwy lôn ac mae traffig ar i lawr yn teithio 50mya. Derbynnir y gellid lleihau damweiniau, ond gellid cyflawni amcanion y cynllun yn rhatach o lawer ac ail-fuddsoddi'r arian mewn cyfleusterau eraill, fel llwybr beicio 46 a phrosiectau eraill tebyg.

**Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (O59) \*\***

- 6.143 Cyflwynwyd gwrthwynebiad cynharach yn erbyn yr egwyddor o ddeuoli yn yr Ymchwiliad ym 1998. Roedd y gwrthwynebiad hwnnw'n awgrymu y dylid gadael yr A465 fel lôn gerbydau sengl oherwydd, trwy ddeuoli gweddill Ffordd Blaenau'r Cymoedd, ni fyddai Rhan 2 yn angenrheidiol. Byddai deuoli Rhan 2 yn niweidiol i gynefinoedd bywyd gwylt, y dirwedd a threftadaeth. Dylid cadw'r rhan sengl yn mynd ar i lawr, â lôn ddringo yn mynd ar i fyny trwy'r cwm.

**Cyngor Ogofa Cambria (O60) \*\***

- 6.144 Mae Cwm Clydach yn gyfoeth o SoDdGA, Gwarchodfeydd Natur Cenedlaethol, Safle Treftadaeth y Byd, Tirwedd o Ddiddordeb Arbennig neu Hanesyddol a Pharc Cenedlaethol. Ceir coetiroedd ffawydd naturiol, ogofâu a nodweddion daearegol unigryw eraill. Dylid mabwysiadu Cynnig Amgen Rhif 5 yn hytrach na'r cynllun.

\* *Cyflwynwyd y gwrthwynebiadau hyn ar ôl i'r cyfnod gwrthwynebu ddod i ben.*

\*\* *Derbyniwyd y gwrthwynebiadau hyn ymhell ar ôl i'r cyfnod gwrthwynebu ddod i ben, yn ystod wythnos olaf yr Ymchwiliad.*

**7 YR ACHOS AR GYFER Y RHAI SY'N GWNEUD CYNRYCHIOLIADAU**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

**Yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch (R3)**

- 7.1 Dylid cynnal trafodaethau â'r gweithredwyr piblinellau priodol ynghylch gwrthgloddiau a gosod pyst.

**Cyngor Tref Bryn-mawr – Angela C Davies (R6)**

- 7.2 Dylai'r cynllun fynd i'r afael â'r garthffos sy'n heneiddio ac yn dueddol o ollwng

sy'n rhedeg fel piblinell ddirchafedig rhwng Bryn-mawr a Phont Harri Isaac i hwyluso cyfleoedd datblygu ym Mryn-mawr.

**Mr Richard Moss (R4)**

- 7.3 Byddai'r cynllun buddiol yn well fyth pe darperir ar gyfer symudiadau i gyfeiriad y gorllewin yng Ngilwern.

**Mr Nicholas Beswick (R7)**

- 7.4 Dylid cadw ardal goediog/â llwyni i ddarparu cyfleoedd i adar sy'n nythu.

**Mr Colin Wallbank (R8)**

- 7.5 Ni ddylid plannu ar yr ardal fach o laswellt y tu ôl i ardd Mr Wallbank i liniaru, ond dylid ei chadw fel llethr glaswellt agored i gael gwared â'r posibilrwydd o rwystro golau pe byddai'r planhigion lliniaru yn tyfu ac yn hongian uwchben yr ardd.

**Heddlu Gwent (R9)**

- 7.6 Yn ystod y gwaith adeiladu, byddai angen gwasanaeth 24/7 rhad ac am ddim i adfer ceir sydd wedi methu, dylai cerddwyr a beicwyr gael eu gwahardd, gydag eithriadau ar gyfer arosfannau bysiau, a dylid codi arwyddion ataliol.
- 7.7 Ni ddylid gwyro unrhyw draffig i ffyrdd lleol anaddas a dylid darparu ar gyfer llwythi annormal yn ystod y gwaith adeiladu.
- 7.8 Dylid defnyddio mesurau rheoli cyflymder cyfartalog awtomatig yn ystod y gwaith adeiladu ac ar ei ôl.

**8 YMATEB LLYWODRAETH CYMRU I'R RHAI SY'N GWNEUD GWRTHWYNEBIADAU A CHYNNRYCHIOLIADAU**

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

**Gwrthwynebwy'r Statudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

**Cyfoeth Naturiol Cymru (O33) ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (O36, O36A)**

- 8.1 Mae Llywodraeth Cymru, yn dilyn trafodaethau a chytundebau â CNC ac APCBB, wedi dod i gytundebau ynghylch darparu gwybodaeth ychwanegol, protocolau ar gyfer rheoli elfennau o ddylunio manwl yn y dyfodol, a rheoli peryglon adeiladu. Mae Rhestr Ymrwymadau a Phrotocol wedi eu drafftio a'u cytuno (ID54, ID62).
- 8.2 Mae Llywodraeth Cymru yn nodi bod CNC yn bendant o'r farn o hyd bod natur lleoliad y cynllun yn mynnu bod angen iddo fod â dyluniad enghreifftiol sy'n parchu ei leoliad ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a buddiannau amgylcheddol a threftadaeth yr ardal. Mae hefyd yn derbyn yr ymddengys fod yr amserlen bosibl ar gyfer cwblhau dyluniad manwl cyn dechrau'r gwaith



adeiladu yn dynn. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru yn hyderus y byddai adnoddau dylunio digonol ar gael.

- 8.3 Byddai Llywodraeth Cymru yn cydweithio'n agos â CNC ac APCBB er mwyn lleddfu'r baich ar yr adnoddau cyfyngedig, a llunio Rhestr Ymrwymadau Amgylcheddol terfynol, yn ymwneud â SoDdGA Brynmawr Sections, rhywogaethau a warchodir, y dirwedd a'r effaith weledol ar Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog.
- 8.4 Penderfynwyd ar yr holl faterion a oedd yn weddill yn ymwneud â hawliau tramwy cyhoeddus.
- 8.5 Yn dilyn trafodaethau ac ymgymeriadau, daethpwyd i gytundeb pellach ag APCBB ar dreftadaeth, ecoleg, cynllunio, hawliau tramwy, tirwedd a'r effeithiau gweledol ar y Parc Cenedlaethol.

### **Cyngor Cymuned Llanelly (O44)**

- 8.6 Mae CNC, APCBB, Cyngor Sir Fynwy a Chomisiwn Dylunio Cymru wedi cymeradwyo dyluniad y pontydd troed. Byddant wedi eu gorffen yn rhannol â dur hindreuliedig a choed i adlewyrchu cymeriad garw'r cwm ac i adlewyrchu ei dreftadaeth gwaith haearn.
- 8.7 Byddai'r croesfannau pont droed yn cysylltu â'r rhwydwaith ffyrdd a throedffyrdd lleol yn Blackrock, a chytunwyd â'r Cyngor Sir ar fesurau tawelu traffig ar hyd Main Road. Byddai ramp deheuol pont droed Dan y Coed yn cael ei addasu i'w symud ymhellach o'r eiddo yn Dan y Coed.
- 8.8 Byddai'r contractwr yn cysylltu â phreswylwyr yn rheolaidd yn ystod y gwaith adeiladu i'w gwneud yn ymwybodol o'r rhaglen, gan gynnwys yr angen i weithio gyda'r nos.
- 8.9 O ganlyniad i gael gwared â phont droed Gwesty'r Lion, byddai cerddwyr yn defnyddio pont ffordd y Navigation Inn i gyrraedd y pentref o Station Road. Dylai'r bont hon ddarparu'n ddigonol ar gyfer y llifoedd isel o gerddwyr sy'n croesi'r A465 ar hyn o bryd.
- 8.10 Aethpwyd i'r afael â'r achos o blaid ffyrdd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y gorllewin yng Ngilwern yn y dadansoddiad o Gynnig Amgen 1b. Byddai'r drefn awgrymedig o adeiladu cyffordd yn achosi traffig sy'n ymuno â'r A465 i gyfeiriad y gorllewin yng Nglanbaiden yn gwrthdaro â thraffig dargyfeiriol sy'n dymuno gadael yr A465 i fynd i Gilwern. Byddai hynny'n cyfaddawdu safonau arferol. Mae'r safle'r gyfyngedig iawn â'r gamlas a henebion cofrestredig i'r gogledd a waliau cynnal uchel i'r de.
- 8.11 Byddai lefelau derbyniol o sŵn adeiladu ac oriau gwaith y cael eu cytuno â Chyngor Sir Fynwy: byddai'r holl breswylwyr lleol yr effeithir arnynt yn cael eu hysbysu. Byddai rhywfaint o amhariad ar draffig yn ystod y gwaith adeiladu yn anochel. Byddai caedleoedd gwaith yn cael eu lleoli lle y byddai llai o ryngweithio preswyl a byddai camau'n cael eu cymryd i leihau niwsans.
- 8.12 Yn ystod y gwaith adeiladu, byddai'r arosfannau bysiau presennol yn aros ble y

maent, pan fo hynny'n ddiogel ac yn ymarferol. Lle nad yw hynny'n wir, trefnir gwasanaeth bws gwennol.

- 8.13 Derbynnir y byddai rhywfaint o amhariad ar wasanaethau a busnesau lleol yn ystod y cyfnod adeiladu, ond byddai hyn yn cael ei leihau.
- 8.14 Byddai'r lefelau sŵn ym Maesygartha a Saleyard yn lleihau o ganlyniad i'r cynllun, a byddai'r system oleuadau arfaethedig yn lleihau gollyngiad golau o gymharu â'r system bresennol.
- 8.15 Byddai protocol i reoli halogiad tir anhysbys yn cael ei amlinellu yn y Cynllun Rheoli Adeiladu, a gweithredir ar sail y protocol hwnnw wrth ymdrin â'r hen domen ger Forge Hammer.
- 8.16 Byddai dŵr glaw ffo o'r safle yn cael ei reoli'n drylwyr.

#### ***Black Lion Enterprises Ltd (O54)***

- 8.17 Esblygodd y gyffordd arfaethedig yng Ngilwern o'r Ymgynghoriad Cyhoeddus yn 2011. Wedi hynny, rhoddwyd cynnig ar gysylltu â'r perchenogion, ond ni fu'r cynigion hyn yn llwyddiannus. Rhoddodd yr adeilad y gorau i fasnachu cyn cael ei brynu gan y perchenogion presennol, ac mae'n amlwg y byddai Gorchymyn 1999 wedi effeithio ar yr eiddo i raddau tebyg i'r cynllun presennol. Mae adroddiad yr Awdurdod Cynllunio Lleol ar ganiatâd cynllunio yn ei gwneud yn amlwg y codwyd effaith bosibl Gorchymyn 1999 ar y pryd, ac y byddai Gorchymyn 1999 wedi effeithio ar fynediad i gerbydau wrth ochr yr eiddo. Datganodd yn unswydd y gallai effeithio ar barcio (ID56).
- 8.18 Ni fyddai'r cynllun, fel y'i dyluniwyd nawr, yn cau mynediad y tu cefn i'r eiddo, er y byddai angen i'r contractwr wneud trefniadau arbennig yn ystod y gwaith adeiladu. Mae'r cynlluniau i adeiladu man parcio y tu ôl i'r gwesty yn ymarferol o hyd. Nid oedd parcio ar y safle yn ystyriaeth gynllunio hanfodol.
- 8.19 Nid yw'r cynllun wedi atal y gwaith rhag cael ei gwblhau. Daeth gwaith i ben yn 2012 ac mae anghydfod heb ei ddatrys rhwng y rhanddeiliaid, a fyddai'n atal gwaith rhag ailddechrau nes iddo gael ei ddatrys.
- 8.20 Byddai angen tir y tu ôl i'r gwesty ar gyfer tanc storio dŵr tanddaearol: yn amodol ar gytundeb â'r perchenogion, gellid addasu ei leoliad i leihau'r effaith ar unrhyw gynlluniau datblygu yn y dyfodol. Cynigir hyn fel Addasiad T (ID71).
- 8.21 Amlinellir yr achos ar gyfer cyffordd addasedig yng Ngilwern yn ID32.

#### ***Mintblue Properties Ltd (O24)***

- 8.22 Byddai angen yr holl dir a gynhwysir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft ar gyfer y cynllun, ond derbynnir y byddai'n bosibl ail-ddylunio cyffordd Bryn-mawr i osgoi'n sylweddol y tir y mae Mintblue Properties Ltd yn berchen arno. Amlinellir y dadansoddiad ohono fel Cynigion Amgen 3a a 3b ym mharagraffau 9.23-9.28.
- 8.23 Mae Llywodraeth Cymru yn derbyn nad yw'r cyngor a roddir yng nghylchlythyr ymgynghorol NAFCW 14/2004 wedi ei ddilyn yn llawn o ran ymdrech i gytuno

ar brynu eiddo. Byddai wedi bod yn anymarferol i ymgymryd â'r cyfryw ymarfer ar gynllun sy'n cynnwys cannoedd o leiniau. Byddai dilyn y cyngor wedi bod yn ormod o risg o lawer ar gyfer arian cyhoeddus ar gynllun dadleuol, y mae iddo wrthwynebiad sylweddol ac efallai na chaiff y cadarnhad i fynd rhagddo. Mae Llywodraeth Cymru wedi cydymffurfio â'r holl weithdrefnau statudol angenrheidiol wrth wneud y Gorchymyn Prynu Gorfodol (ID2).

- 8.24 Nid yw'r cwmni wedi gwneud unrhyw gais ffurfiol i brynu'r tir ymlaen llaw, ond mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi penodi'r Prisiwr Dosbarth i hwyluso setliad cynnar.

**Mr Mike a Mrs Gillian Shepherd (O14)**

- 8.25 Trawsnewidiwyd y pwll arfaethedig yn llain 3/16a yn strwythur tanddaearol a fyddai'n galluogi Mr a Mrs Shepherd i ddefnyddio'r cau ar gyfer pori. Byddai angen hawliau hawddfaint ar draws y tir o hyd. Byddai addasiad i'r Gorchmynion yn cael gwared â'r angen am lain 3/26 a'r bloc stablau, a all aros. Dylai fod yn bosibl cytuno ar gyd-ddefnydd o'r llwybr mynediad arfaethedig trwy lain 3/16 i lain 3/16a.

- 8.26 Dylai fod yn bosibl colli cyn lleied â phosibl o goed y tu ôl i Hayman's Cottage, yn gyson â'r proffiliau gwrthgloddiau gorau posibl yn yr ardal.

- 8.27 Derbynnir y byddai effaith niweidiol ar dwristiaeth yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai colledion busnes yn cael eu bodloni ag iawndal.

- 8.28 Derbynnir hefyd y gall coed wella ansawdd aer ac, yn gyson â cholli cyn lleied â phosibl o goed, ni fyddai'r cynllun yn achosi cynnydd sylweddol mewn llygredd aer. Ni fyddai unrhyw fygythiad i iechyd dynol. Mae'r dadansoddiad o ansawdd aer yn cydsynio â gofynion y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd.

- 8.29 Er bod y rhagfynegiadau sŵn yn dangos na fyddai'r eiddo'n gymwys i gael ei amddiffyn rhag sŵn, gellid codi ffens ag estyll caeedig ochr yn ochr â ffin yr eiddo fel elfen o waith cymhwys. Fodd bynnag, ni fyddai hyn yn gwanhau llawer o sŵn oherwydd y byddai llinell welediad uniongyrchol o gerbydau ar y lôn gerbydau wedi ei lledu yn croesi uwchben y ffens. Disgwylir cynnydd o oddeutu 4.5 dB (A) yn lefel y sŵn yn Hayman's Cottage. Byddai rhwystr sŵn wrth ochr y ffordd arfaethedig yn mynnu llain cynnal a chadw y tu ôl iddo, a fyddai'n ei gwneud yn angenrheidiol cael gwared â mwy o goed. Byddai adeiladu rhwystr cynnal cerbydau solet wrth ochr y ffordd, yn hytrach na'r rhwystr metel angenrheidiol, yn dderbyniol gan bob Awdurdod ac yn lleihau'r sŵn yn Hayman's Cottage a'i gwmpasoedd oddeutu 3dB (A). Byddai hynny'n sylweddol (ID72).

- 8.30 Byddai unrhyw aliniad ffordd a fyddai'n osgoi effeithio ar dir Mr a Mrs Shepherd bron yn amhosibl oherwydd y cyfyngiadau sy'n gysylltiedig â safonau, eiddo preswyl a seilwaith.

- 8.31 Byddai'n bosibl sythu ramp deheuol y bont droed, ond mae ei natur grom wedi deillio o argymhellion y pensaer a benodwyd i gynghori ar ddyluniad strwythurol oddi mewn i dirwedd sensitif y cwm. Byddai'r ramp yn ddigon pell oddi wrth Hayman's Cottage, a byddai'r olwg ddur rhydlyd arfaethedig yn gyson â strwythurau lleol eraill ac yn adlewyrchu treftadaeth haearn yr ardal.

- 8.32 Dylai fod yn bosibl adeiladu maes parcio i ymwelwyr yn gyfagos at gaeadle arfaethedig a safle a'i wahanu oddi wrth y gwaith. Byddai hynny'n destun yr un rheolaeth â'r safle presennol, nad yw'n cael ei gloi gyda'r nos.

### **Gwrthwynebwyr Anstatudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

#### ***Y Cyngorydd Simon Howarth (O58)***

- 8.33 Rhoddwyd esboniad llawn o fanylion y cynllun i aelodau Cyngor Sir Fynwy ar 15 Ebrill 2013.
- 8.34 Byddai pob mynediad ac allanfa i'r pontydd troed a'r tanlwybrau yn ddiogel ac mae'r cynnig i ddefnyddio dur hindreuliedig i fod i adlewyrchu treftadaeth gwaith haearn diwydiannol y cwm. Byddai mesurau diogelwch, y cytunwyd arnynt â Chyngor Sir Fynwy, yn cynnwys mesurau tawelu traffig ar gyfer Main Road, Blackrock. Byddai lled pont Navigation Inn, ynghyd â'r llifoedd arni, yn ei gwneud yn ddiogel i feicwyr, marchogion a cherddwyr ei defnyddio (ID23).
- 8.35 Adolygwyd lleoliad y ramp yn Dan y Coed, a chynigir addasiad i'w symud ymhellach oddi wrth y byngalos. Fodd bynnag, cedwir natur grom y ramp mynediad er mwyn dilyn golwg deuluol y strwythurau (ID11, ID42, ID51).
- 8.36 Byddai'n fater i'r Cyngor Sir ddarparu cysylltiadau digonol ag arosfannau bysiau ond, lle y byddai'n ymarferol, byddai cysylltiadau llwybr troed yn aros ar agor trwy gydol y gwaith. Lle y byddai angen eu cau dros dro neu osod gwyradau parhaol, amlinellir y rhain yn y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl. Dylai'r Cyngor fod yn gyfrifol am gael gwared â'r troadau ffurf S ar Station Road hefyd, oherwydd ni fyddai'r cynllun yn cael unrhyw effaith ar y rhan hon o'r ffordd nac yn llwytho unrhyw draffig ychwanegol arni. Codwyd y mater yn yr Ymchwiliad ym 1998, a derbyniodd y Cyngor Sir y sefyllfa bryd hynny (DD052 – paragraff 241, ID73).
- 8.37 Amlinellir yr achosion o blaid Cynigion Amgen 1b a 2n yn DD061.
- 8.38 Cydnabyddir pryderon y Cyngorydd Howarth ynghylch effeithiau'r gwaith adeiladu, ond byddai gweithdrefnau ar y safle yn rheoli sŵn a llwch, lle bo hynny'n ymarferol: nid oes unrhyw gynlluniau i gau'r A465 yn yr hirdymor yn ystod y gwaith adeiladu, a byddai llwybrau i wasanaethau brys yn cael eu cynnal trwy'r amser. Byddai swyddog cyswllt y cyhoedd ar gael ar y safle'n barhaus a byddai rhoi rhybudd ymlaen llaw o gau ffyrdd yn ddyletswydd barhaus. Byddai mynediad at Gilwern o gylchfan Glanbaiden yn cael ei gynnal trwy'r amser. Ni wnaed unrhyw benderfyniad i ddefnyddio camerâu cyflymder cyfartalog yn ystod y gwaith adeiladu.
- 8.39 Gwnaed nodyn o leoliad yr hen domen yn Forge Hammer. Amlinellir protocol ar gyfer rheoli ardaloedd anhysbys o halogiad yng Nghynllun Rheoli'r Amgylchedd Adeiladu ac fe'i dilynir yn gaeth pe caiff darganfyddiad ei wneud. Byddai pob caeagle a storfa ddeunyddiau yn cael ei leoli â buddiannau'r preswylwyr lleol mewn cof.

#### ***Mrs Hilary a Mr Graham Lipscombe (O6)***

- 8.40 Amlinellir yr achos ar gyfer y cynllun yn llawn ym mhrif dystiolaeth Llywodraeth

Cymru. Ni all fod unrhyw fesurau amgen effeithiol o ystyried y cynnydd sylweddol mewn traffig rhwng nawr a'r flwyddyn ddylunio, sef 2032.

- 8.41 Byddai bwnd pridd yn cael ei adeiladu a'i blannu er mwyn cysgodi'r gefnffordd rhwng Gilwern a Saleyard.
- 8.42 Ni ddylai unrhyw greigiau gael eu ffrwydro rhwng Saleyard a Gilwern ond, os canfyddir ei fod yn angenrheidiol, byddai arbenigwr yn ymgymryd â'r gwaith hwn. Fodd bynnag, mae'n anochel y bydd rhywfaint o sŵn, llwch ac amhariad yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai rhagofalon sylweddol yn cael eu cymryd i osgoi amharu ar fywyd gwlt. Mae cyfnodau o waith gyda'r nos yn angenrheidiol hefyd, pan fydd traffig ar y gefnffordd wedi ei leihau. Byddai'r cyhoedd yn cael eu hysbysu ymlaen llaw.
- 8.43 Byddai coed a llwyni'n cael eu plannu'n gynnar yn unol â manyleb a osodir gan Cyfoeth Naturiol Cymru. Byddai hyn yn cynyddu arwynebedd y coetir colddail oddeutu 30%.
- 8.44 Cytunwyd ar strategaeth cerdded, marchogaeth a beicio â'r awdurdodau perthnasol. Ni fyddai unrhyw geffylau'n cael eu caniatáu ar bontydd troed Blackrock, Clydach a Phant Glas. Byddai Pont Harri Isaac yn gallu cludo marchogion, ond nid yw'r cynllun yn darparu ar gyfer ceffylau trwy danlwybr Pant Glas, oherwydd nid yw'r llwybr yn llwybr ceffyl swyddogol.
- 8.45 Byddai'r cyfyngiad cyflymder arfaethedig, sef 50mya, yn cael ei orfodi a chyflwynir mesurau i reoli defnyddio ffyrdd cefn. Mae trafodaethau eisoes wedi dechrau â'r awdurdodau perthnasol.
- 8.46 Mae'r dyluniadau a'r gorffeniadau arfaethedig i strwythurau wedi esblygu yn ystod trafodaethau â'r holl randdeiliaid allweddol, ac ymgysylltwyd â phensaer arbenigol i roi arweiniad penodol ar olwg strwythurol. Byddai dur hindreuliedig yn adlewyrchu treftadaeth yr ardal ac fe'i defnyddiwyd yn eang mewn mannau eraill.
- 8.47 Byddai'r ffordd yn cael ei goleuo am resymau diogelwch, diogeled ac ecolegol, oherwydd y byddai goleuadau ffordd yn atal yr ystlum pedol lleiaf rhag hedfan uwchben y lôn gerbydau. Byddai goleuadau dwysedd is yn disodli'r goleuadau oren presennol, gan gyfeirio mwy o olau ar y lôn gerbydau i leihau llacharedd. Hefyd, byddai'r cynllun yn cynnwys mesurau i liniaru'r effeithiau ar yr ystlum pedol lleiaf, gan gynnwys defnyddio ac ymestyn tanlwybrau o dan y ffordd.
- 8.48 Byddai'r mannau aros i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar y ffordd ymadael i gyfeiriad y dwyrain yng Ngilwern yn foddhaol, oherwydd byddai llifoedd traffig yn ysgafn a gweledd yn dda.
- 8.49 Gall colled busnes profedig o ganlyniad i adeiladu'r cynllun arwain at dalu iawndal.

***Mrs Mair Edwards a Mr Michael Edwards (O13)***

- 8.50 Mae'r problemau gweithredol sy'n bodoli ar y ffordd bresennol, a fydd yn tyfu dros amser ac na ellir mynd i'r afael â nhw trwy gynnal a chadw'r briffordd

bresennol â 3 lôn, fel a ganlyn:

- aliniad a gwelededd is-safonol
- cerbydau'n symud yn araf a diffyg cyfleoedd i oddiweddyd
- cymhareb uchel o ddamweiniau difrifol ac angheuol
- problemau cynnal a chadw a rheoli anodd
- tagfeydd yn ystod oriau brig.

- 8.51 Roedd y rhagfynegiadau traffig wedi eu seilio ar fethodoleg safonol a chyfres o ddadansoddiadau manwl, a oedd yn ystyried economeg bresennol yn y DU. Mae'r A465 yn llwybr strategol ac mae'n rhaid iddo ddarparu ar gyfer traffig pellter hir a thraffig lleol, er y byddai deuli hefyd yn cynnig mantais i drafndiaeth gyhoeddus.
- 8.52 Byddai'r cynllun o fudd cyflogaeth anuniongyrchol i breswylwyr lleol yn ystod y cyfnod adeiladu ac yn cefnogi twf economaidd ar ôl ei gwblhau hefyd. Fe'i cefnogir yn lleol gan y cyrff hynny sy'n cynrychioli gweithgynhyrchu lleol ac fe'i hystyrir yn hanfodol ganddynt.
- 8.53 Byddai oddeutu 70 metr o hen Reilffordd Clydach yn cael eu colli i'r cynllun, ond byddai gwella llwybrau troed lleol yn cynyddu cysyllted â'r llwybrau hanesyddol.
- 8.54 Derbynnir bod gan y cwm harddwch cynhenid ac y byddai effaith niweidiol weddilliol sylweddol ar ran isaf Cwm Clydach, oherwydd rhan oddi ar y llinell Cyffordd Saleyard. Mewn manau eraill, derbynnir y byddai effeithiau niweidiol ar y dirwedd hefyd, ond ni fyddant yn sylweddol. Adlewyrchwyd harddwch naturiol yr ardal yn y tirlunio sylweddol a'r cynigion lliniaru, ynghyd â'r cynigion dylunio strwythurol. Byddai'r mesurau hyn yn gwrthbwysu effaith niweidiol y cynllun.
- 8.55 Ceir yr ymateb i Gynnig Amgen 5 a gynigiwyd gan Mr a Mrs Edwards yn ID 48.

### **Ms Penelope Suff (O26)**

- 8.56 Ar hyd Cwm Clydach, byddai rhywfaint o waith gyda'r nos yn angenrheidiol er mwyn osgoi amharu ar lifoedd traffig brig. Byddai'r gwaith hwn yn cael ei leihau cymaint â phosibl a byddai preswylwyr yn cael eu rhybuddio ymlaen llaw. Fodd bynnag, gall ambell i amhariad gyda'r nos fod yn ddifrifol ac, yn yr amgylchiadau hynny, byddai llety amgen dros nos yn cael ei gynnig i breswylwyr.
- 8.57 Byddai mynediad i gerddwyr o Valley Walk i Black Roack Road yn cael ei gynnal. Byddai tanlwybr presennol Drum and Monkey yn cael ei ddisodli gan bont droed Black Road a byddai'r llwybrau troed newydd a phresennol yn cael eu cysylltu. Byddai'r pontydd troed newydd yn Blackrock, Clydach a Phant Glas ar gyfer cerddwyr yn unig. Byddai'r bont droed ym Mhont Harri yn cael ei huwchraddio i'w defnyddio gan farchogion. Ni fyddai tanlwybr Pant Glas, sef croesfan addas i ystlumod, yn addas i geffylau, naill ai'n cael eu tywys neu eu marchogaeth, oherwydd yr uchdwr o 2.1 metr, o gymharu â 2.8 metr ar gyfer ceffyl yn cael ei

dywys a 3.4 metr ar gyfer ceffyl yn cael ei farchogaeth. Byddai croesfan tanlwybr ar gyfer yr A465 yn cael ei darparu 250 metr i'r dwyrain ger Pont Afon Saleyard. I'r gogledd o'r A465, byddai angen i farchogion groesi'r ffordd ymadael â thraffig ysgafn, lle y darperir man aros i hwyluso aros yn ddiogel.

- 8.58 Ni fyddai Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo uwchraddio Llwybr Troed 333/55/1, sy'n fater i APCBB. Nid oes unrhyw angen amlwg am yr uwchraddio hwn, o ystyried y beirianeg anodd a fyddai'n angenrheidiol i'w wneud yn addas. Fodd bynnag, byddai'r cynllun yn ymgorffori gwelliannau i groesfan Pont Harri, a fyddai'n addas i farchogion ei defnyddio pe byddai'r llwybr troed yn cael ei uwchraddio yn y dyfodol.
- 8.59 Byddai cael gwared â Phont Intermediate Road yn ychwanegu oddeutu 40 eiliad at deithiau cerbydau ac oddeutu 830 metr. Ni fyddai'r graddiannau'n rhy serth ar gyfer yr ardal, a byddai'r gyffordd yn cael ei chynnal a'i chadw'n briodol yn ystod tywydd garw yn y gaeaf. Fodd bynnag, gellid trawsnewid pont cerddwyr Hafod i farchogion ei defnyddio, yn amodol ar gytundeb â Chyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent.
- 8.60 Byddai'r cynllun yn caniatáu i farchogion ddefnyddio Pont Gilwern (Navigation Inn), a byddai llifoedd traffig ysgafn yn golygu ei fod yn llwybr diogel iddynt. Byddai'r cynllun yn lleihau traffig cerbydau ar y ffordd ymuno ac ymadael yng Nglanbaiden 77%. Byddai hynny o fudd i'r marchogion yn yr ardal honno.
- 8.61 Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynnwys y lleiaf sydd ei angen ar gyfer y cynllun. Byddai iawndal yn daladwy ar gyfer unrhyw dir a gymerir. Derbynnid y byddai arwynebedd sylweddol o dir yn cael ei gymryd er mwyn lliniaru colled cynefin bywyd gwyllt. Roedd yr ardaloedd hyn wedi eu seilio ar gyngor gan CNC. Byddai tir sydd wedi ei farcio ar gyfer adfer amaethyddol yn cael ei roi'n ôl i'r perchennog ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod i ben.

**Mr Jack Bland a Mr Daniel Beynon (O27)**

- 8.62 Amlinellir awgrymiadau amgen Mr Bland ar gyfer gwella Cyffordd Gilwern i ddarparu ar gyfer traffig sy'n mynd i gyfeiriad y gorllewin a phont droed ar draws yr A465 yn DD061.
- 8.63 Cynigir man trai ar gyffordd Old Trap Road a Brunant Road fel addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl (Addasiad U), a fyddai'n galluogi cerbydau cludo nwyddau i droi ac ymadael Old Trap Road a Station Road (ID44).
- 8.64 Byddai strategaeth arwyddion ffordd yn cael ei datblygu â Chyngor Sir Fynwy a fyddai'n cynnwys arwyddion addas yn dangos cyfyngiadau Old Trap Road a Station Road.
- 8.65 Yn ystod y gwaith adeiladu, byddai angen cau'r llwybr troed yn gyfagos at Westy'r Lion yn arwain at y gamlas. Byddai'r grisiau a'r hawl dramwy bresennol yn cael eu hadfer ar ôl i'r gwaith gael ei gwblhau. Oherwydd cyfyngiadau'r safle, cymryd tir, diogelwch teithwyr, defnydd isel, effaith amgylcheddol ac agosrwydd arosfannau bysiau eraill, ni ellid cyfiawnhau rhagor o arosfannau bysiau.

**Mrs Sharon a Mr Nick Mills o Castle Narrowboats (O39)**

- 8.66 I gydnabod sensitifrwydd amgylcheddol y wal gynnal ger y gamlas, ac yn dilyn ymgynghoriad eang â rhanddeiliaid allweddol, argymhellir gorchuddio wyneb y wal â charreg leol. Derbynnir y byddai'r cynllun, mewn manau, yn cael effaith niweidiol ar olygfeydd o'r gamlas. I wrthbwysu hynny'n rhannol, byddai coed yn cael eu plannu wrth ymyl y bont gamlas bresennol. Mewn manau eraill, byddai'r cynllun o fudd i'r golygfeydd o'r gamlas.
- 8.67 Byddai effaith weledol weddilliol gymharol niweidiol ar eiddo Mr a Mrs Mills.
- 8.68 Ar lanfa Canal Road, byddai lefelau sŵn yn ystod y dydd a'r nos yn gostwng oddeutu 3dB (A), er y byddai rhai manau ar hyd y gamlas yn cael profiad o rywfaint o gynnydd mewn sŵn.
- 8.69 Byddai'r cyfyngiad cyflymder arfaethedig o 50mya, yn ymestyn i'r dwyrain o Lanbaiden, yn cael ei orfodi.
- 8.70 Byddai angen draenio'r gamlas yn ystod y gaeaf fel mesur rhagofalus, ond nid ddylai hynny effeithio ar fasn y gamlas ger Castle Narrowboats. Pe byddai colledion busnes profedig o ganlyniad i'r cyfryw achosion o gau, gall iawndal fod yn daladwy.

**Mrs Joyce Smith (O43)**

- 8.71 Yn The Mount, byddai lefelau sŵn yn ystod y dydd a'r nod yn gostwng oddeutu 1.5 - 3.5 dB (A). Byddai'r lefel sŵn yn y dyfodol yn is o lawer na'r trothwy pan fyddai insiwleiddio eiddo rhag sŵn yn cael ei ystyried. I wrthbwysu effaith weledol y cynllun, byddai cyfle i atgyfnerthu'r gorchudd coed ar hyd ffin yr ardd gan ddefnyddio rhywogaethau bytholwyrdd wedi eu plannu mewn rhesi, i gydnabod effaith weledol gymharol niweidiol ar yr eiddo. Byddai cynigion yn cael eu llunio. Ni fyddai unrhyw fygythiad i iechyd o ansawdd aer (ID35, ID36).
- 8.72 Amlinellir manylion am y gyffordd amgen yng Ngilwern yn DD061.

**Mrs Iris Bevan a'r diweddar Mr Ron Bevan (O45)**

- 8.73 Byddai Llywodraeth Cymru yn barod i ystyried cyfnewid tir, ond nid yw'r tir y cynigir plannu arno ym meddiant Mrs Bevan. Felly, nid oes unrhyw sicrwydd y gellid dod i gytundeb. Nid yw'r perchennog cydffiniol wedi gwrthwynebu i blannu'r tir. Ni fyddai unrhyw fygythiad uniongyrchol o olygfeydd yn cael eu rhwystro, oherwydd bod y tir cydffiniol yn cwmpo oddi wrth eiddo Mrs Bevan 27 metr a byddai plannu coed yn cynnwys glasbrennau. Byddai cysylltiad â Mrs Bevan yn parhau trwy swyddog cyswllt y cyhoedd.

**Mr Gareth Hall (O47)**

- 8.74 Byddai'r cynllun yn gostwng sŵn yn yr eiddo oddeutu 1 i 2 dB (A). Ni ellid cyfiawnhau rhwystr sŵn.



**Mr T M Mobey (O48)**

- 8.75 Amlinellir y trefniant arfaethedig amgen ar gyfer y gyffordd yng Ngilwern yn DD061.
- 8.76 Byddai rhywfaint o lwyni'n cael eu plannu rhwng y ffordd a'r eiddo ar Old Trap Road, a byddai gwrych yn cael ei blannu ar hyd ffin yr eiddo. Ni fyddai'n effeithio ar y plannu presennol yn yr ardal honno (ID35, ID36).
- 8.77 Byddai sŵn traffig yn London House yn gostwng oddeutu 2 i 4 dB (A).
- 8.78 Ni fyddai'r arosfannau bysiau presennol yng Ngilwern yn cael eu hamnewid oherwydd ni fyddai digon o le ar gyfer y cyfryw gyfleuster. Byddai'r arhosfan fysiau agosaf ger Swyddfa'r Post yng Ngilwern a cheir mynediad ati ar y drosbont arfaethedig o Station Road (ID73).

**Mrs Tracey Hook (O51)**

- 8.79 Mae'r troadau ffurf S trafferthus ymhell oddi wrth y cynllun ar y rhwydwaith ffyrdd lleol y mae Cyngor Sir Fynwy yn gyfrifol amdano. Byddai Llywodraeth Cymru yn datblygu strategaeth arwyddion â'r Cyngor i rybuddio cerbydau mawr o natur anaddas y ffordd.
- 8.80 Amlinellir yr achos ar gyfer y cynnig amgen, a fyddai'n gwella'r gyffordd yng Ngilwern, yn DD061. Pe byddai'r cynnig hwn yn cael ei adeiladu, gellid adeiladu arhosfan fysiau yn nhrefniant y gyffordd.

**Ms Penny Suff, Mrs Tracey Hook a Mrs Hilary Lipscombe (O51A)**

- 8.81 Byddai'r pontydd troed newydd yn Blackrock, Clydach a Phant Glas ar gyfer cerddwyr yn unig. Byddai'r bont droed ym Mhont Harri yn cael ei huwchraddio i'w defnyddio gan farchogion. Ni fyddai tanlwybr Pant Glas, sef croesfan addas i ystlumod, yn addas i geffylau, naill ai'n cael eu tywys neu eu marchogaeth, oherwydd yr uchdwr o 2.1 metr, o gymharu â 2.8 metr ar gyfer ceffyl yn cael ei dywys a 3.4 metr ar gyfer ceffyl yn cael ei farchogaeth. Byddai croesfan tanlwybr ar gyfer yr A465 yn cael ei darparu 250 metr i'r dwyrain ger Pont Afon Saleyard. I'r gogledd o'r A465, byddai angen i farchogion groesi'r ffordd ymadael â thraffig ysgafn, lle y darperir man aros i hwyluso aros yn ddiogel.
- 8.82 Yng Nglanbaiden, byddai'r drosffordd yn cael gwared â'r holl draffig trwodd o'r ffyrdd ymuno ac ymadael presennol ac yn gwneud amodau yno'n llawer mwy dymunol i farchogion. Gall marchogion ddefnyddio'r lôn gerbydau dros Bont Navigation Inn, na fyddai'n cludo llawer iawn o draffig cerbydau (ID30).
- 8.83 Ni fyddai Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo uwchraddio Llwybr Troed 333/55/1, sy'n fater i APCBB. Nid oes unrhyw angen amlwg am yr uwchraddio hwn, o ystyried y beirianeg anodd a fyddai'n angenrheidiol i'w wneud yn addas. Fodd bynnag, byddai'r cynllun yn ymgorffori gwelliannau i groesfan Pont Harri, a fyddai'n addas i farchogion ei defnyddio pe byddai'r llwybr troed yn cael ei uwchraddio yn y dyfodol.
- 8.84 Byddai cael gwared â Phont Intermediate Road yn ychwanegu oddeutu 40 eiliad

at deithiau cerbydau ac oddeutu 830 metr. Ni fyddai'r graddiannau'n rhy serth ar gyfer yr ardal, a byddai'r gyffordd yn cael ei chynnal a'i chadw'n briodol yn ystod tywydd garw yn y gaeaf. Fodd bynnag, gellid trawsnewid pont cerddwyr Hafod i farchogion ei defnyddio. Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent wedi cytuno â'r newid statws i gynnwys ei defnyddio fel llwybr ceffyl.

**Mr Nigel a Mrs Sally Curtis (O55)**

- 8.85 Byddai gan y ffordd ddeuol gyfyngiad cyflymder o 50 mya a byddai nodwedd Porth yn cael ei chytuno â'r Cyngor Sir i'w chodi ger y mynediad i Gilwern. Felly, ni fyddai'r cynllun yn achosi cynnydd mewn cyflymder wrth fynd i mewn i Gilwern. Mae atal traffig ar hyd Back Road yn fater i'r Cyngor sir, ynghyd â rheoli traffig yn gyffredinol ar hyd Main Road, oherwydd ni fyddai'r cynllun yn cynyddu llifoedd traffig yn sylweddol ar hyd y ffordd honno.
- 8.86 Cynigir yr arhosfan fysiau ychwanegol gyferbyn â Bridgend Inn i liniaru colli'r arosfannau byrsiau ger Gwesty'r Lion, ond byddai eu defnydd yn isel.
- 8.87 Yn gyffredinol, byddai sŵn traffig wrth ochr y gamlas yn gostwng, ond efallai y bydd ambell i fân gynnydd mewn manau penodol.
- 8.88 Prif bwrpas y llwybr, a fyddai'n cael ei greu ar hyd ymyl ddeheuol y gamlas, fyddai ar gyfer mynediad cynnal a chadw, a gellid ei ddefnyddio i ffurfio llwybr cyhoeddus cylchol. Nid yw Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am gynnal a chadw'r llwybr presennol.
- 8.89 Byddai mynediad i Gilwern yn cael ei gynnal yn ystod y gwaith adeiladu, a chynhelir trafodaethau helaeth i sicrhau strwythur y gamlas yn ystod y gwaith adeiladu. Gwerthfawrogir y byddai'n anodd cynnal a chadw fflyd Road House Narrowboats yn ystod y gaeaf pan gaiff y gamlas ei draenio, ond gall ateb ymarferol dros dro fod yn bosibl. Byddai trafodaethau'n parhau â Mr a Mrs Curtis.

**Gwrthwynebwyr Ysgrifenedig Statudol**

**Cyngor Sir Fynwy – Adran Priffyrdd / Hawliau Tramwy Cyhoeddus (O15)**

- 8.90 Byddai llwybr troed 52/53 yn cael ei gau oherwydd y ceir gwared ar y tanffordd presennol, ond byddai ei aliniad rhwng Priffordd Newydd 2/D a Llwybr Troed 52/128 yn ddefnyddiadwy o hyd.
- 8.91 Mae taith llwybr troed 52/53 a rhan o 52/53 yn glir ar y ddaear, ond nid ydynt yn cydsynio â'r Map Diffiniol. Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw locws na phwerau i ddiwygio'r Map Diffiniol. Nid yw'r cynllun yn effeithio arnynt.
- 8.92 Gellir addasu aliniad Priffordd Newydd 3/A a chreu llwybr ceffyl gan godi arwyddion "dim beicio" yn y naill ben a'r llall, ond byddai angen cytundeb y tirfeddiannwr ar gyfer yr addasiad.
- 8.93 Byddai darparu troedffordd a/neu fesurau tawelu traffig ar hyd Main Road yn fater i Gyngor Sir Fynwy. Byddai'r cynllun yn cael gwared â'r llwybr i gerddwyr y tu ôl i'r rhwystr diogelwch. Nid yw'n hawl dramwy gyhoeddus ac ni fyddai'n cael ei ailosod.

- 8.94 Ar ôl cwblhau'r cynllun, byddai safle picnic Saleyard yn cael ei ddychwelyd i'r Cyngor a cheisir cytundeb â'r Cyngor ar fanylion yr adferiad. Darperir mynediad at lwybrau'r safle picnic trwy agoriad yn yr ardal wedi ei phlannu yn gyfagos at yr arhosfan fysiau.
- 8.95 Mae darparu troedffordd a/neu fesurau tawelu traffig ar hyd Station Road yn fater i'r Cyngor Sir.
- 8.96 Byddai Pont Navigation Inn yn cynnwys troedffordd a darpariaeth feicio 2 fetr o led wedi ei goleuo, oni bai y byddai pont droed ychwanegol yn cael ei chynnwys yn y cynllun o ganlyniad i ganfyddiadau'r Ymchwiliad.
- 8.97 Mae cynnal a chadw trosbont y gamlas yn fater i'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd.

***Cyngor Sir Fynwy – Swyddog Tirwedd a Chefn Gwlad (O15a)***

- 8.98 Yn dilyn trafodaethau a chytundebau ynghylch pob pwynt a oedd yn peri pryder, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl.

***Swyddog Traffig a Rhwydweithiau Cyngor Sir Fynwy (O15b)***

- 8.99 Yn dilyn trafodaethau a chytundebau ynghylch pob pwynt a oedd yn peri pryder, yr oedd ramp deheuol pont droed Dan y Coed yn un ohonynt, a ystyriwyd yn ymwithiol, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl. Byddai adlinio'r ramp hwn i leihau ei natur fargodol, yn enwedig ar yr eiddo yn Dan y Coed, yn cael ei gynnis yn unol ag Addasiad R.

***Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent – Gwasanaethau Technegol (O46)***

- 8.100 Nid yw Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am y brif garthffos. Yn dilyn trafodaethau, daethpwyd i gytundebau mewn perthynas â phroffiliau tir cyd-oddefol ym Mrynmawr, gorffeniadau o safon uchel i strwythurau cynnal a pharcio dros dro a pharhaol i ymwelwyr yng Nghlydach.

***Y Grid Cenedlaethol (O21)***

- 8.101 Byddai'r cynllun yn ddigon pell o'r llinell foltedd uchel ac i'r gorllewin ohoni, ac ni fyddai angen ei gwro. Fodd bynnag, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru ar 9 Ebrill 2014 y byddai'n fodlon llunio Cytundeb Amddiffyn Asedau cyn dechrau'r gwaith adeiladu er mwyn diogelu'r llinell uwchben y cyfeirir ati fel 4YU.

***Mr Nick Walbyoff (O2)***

- 8.102 Yn dilyn ailddyluniad, ni fyddai angen llain 1/4a mwyach a cheisir addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i adlewyrchu hynny. Mae'r tir dan sylw ym meddiant Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, sydd wedi cadarnhau ei fod yn derbyn y cyfleuster troi "pen morthwyl" a defnydd ei dir.
- 8.103 Mae lleiniau 1/4b, 1/4c, 1/4d ac 1/4e ar gyfer trwydded dros dro i'w defnyddio

yn ystod y gwaith adeiladu, a byddant yn cael eu dychwelyd i'r perchennog wedi hynny. Byddai angen y rhain i drefnu peiriannau, adeiladu'r bont, yn gyfagos at Bont Droed Intermediate Road, mynediad gwaith a rheoli dŵr safle ymhell o ardaloedd cyhoeddus gordyrrog. Ni fyddai unrhyw safleoedd amgen addas ar gael yn yr ardal hon.

**Mr Phil Walbyoff (03)**

8.104 Yn dilyn ailddyluniad, ni fyddai angen llain 1/4a mwyach a cheisir addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i adlewyrchu hynny. Mae'r tir dan sylw ym meddiant Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, sydd wedi cadarnhau ei fod yn derbyn y cyfleuster troi "pen morthwyl" a defnydd ei dir.

8.105 Mae lleiniau 1/4b, 1/4c, 1/4d ac 1/4e ar gyfer trwydded dros dro i'w defnyddio yn ystod y gwaith adeiladu, a byddant yn cael eu dychwelyd i'r perchennog wedi hynny. Byddai angen y rhain i drefnu peiriannau, adeiladu'r bont, yn gyfagos at Bont Droed Intermediate Road, mynediad gwaith a rheoli dŵr safle ymhell o ardaloedd cyhoeddus gordyrrog. Ni fyddai unrhyw safleoedd amgen addas ar gael yn yr ardal hon.

**Mr Simon a Mrs Ruth Hindle (04)**

8.106 Byddai mynediad addas i'r comin yn cael ei sefydlu yn llain 3/17. Byddai angen trwydded dros dro, yn hytrach na chaffaeliad parhaol, ar gyfer lleiniau 3/17, 3/17a, 3/17b a 3/17c a byddai llwybr mynedfa breifat yn cael ei adeiladu. Byddai hyn yn cael ei gynnwys yn y Gorchmynion fel Addasiad I. Byddai angen addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol mewn perthynas â llain 3/17 hefyd.

8.107 Byddai'r stabl mulod yn cael ei dymchwel a thelir iawndal ymlaen llaw i ddarparu stabl arall.

8.108 Byddai colled pro-rata o hawliau cyffredin, ond byddai iawndal yn gwrthbwysu'r golled hwnnw.

**Mr a Mrs Waterhouse (05)**

8.109 Yn dilyn cytundebau â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl.

**Mr Huw Lloyd (07)**

8.110 Cynhwyswyd llain 3/12 yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol i alluogi coed i gael eu plannu ar gyfer cynefin cyfnewid i ystlumod. Derbynnir bod ystlumod yn porthianna dros laswelltir, ond mae'n well gan yr ystlum pedol lleiaf gynefin coed llydanddail. Ystyrir bod coetir yn agos at y fferm yn hanfodol yn gyfnewid am yr hyn a fyddai'n cael ei gollu o ganlyniad i'r cynllun. Er gwaethaf ymdrechion mynych, ni fu'n bosibl cyfarfod â Mr Lloyd i drafod y materion y mae wedi eu codi, ond derbynnir bod y mân-ddaliad oddeutu 4 hectar ac ymddengys y caiff ei ddefnyddio i bori defaid. Byddai Llywodraeth Cymru yn croesawu'r cyfle i gyfarfod â Mr Lloyd pe byddai'r Gorchmynion yn cael eu cadarnhau. Byddai unrhyw ddibrisiad profedig a materol i'r eiddo o ganlyniad i'r cynllun yn arwain at ystyried rhoi iawndal.

**Mr John Meredith (O8)**

- 8.111 Derbynnir bod gwall yn y gofrestr Tir Comin ond, serch hynny, mae'r gofrestr honno'n diffinio Tir Comin yng Nghymru. Felly, rhaid i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer y cynllun gydnabod hynny. Ar hyn o bryd, mae tir cyfnewid ym meddiant Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent wedi ei ymgorffori yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft. Nid yw'r Cyngor wedi gwrthwynebu hynny. Byddai unrhyw gywiriadau i'r ardal a ddiffinnir fel tir comin trwy'r broses cyfnewid tir er mwyn dadgofrestru'r Tir Comin. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, byddai'r hawliau tir comin honedig dros dir Mr Meredith yn dod i ben, o blaid ei berchenogaeth. Gall iawndal fod yn daladwy hefyd. Byddai Llywodraeth Cymru'n parhau i ystyried y cais, ar ôl y broses cyfnewid tir, na ddylai'r tir comin cyfnewid fod dan berchenogaeth Mr Meredith. Byddai'n parhau i gysylltu â Mr Meredith ac eraill er mwyn ceisio dod o hyd i ateb boddhaol.
- 8.112 Yn dilyn aiddyluniad o'r cynllun, ni fyddai angen llain 1/4a yn barhaol ar gyfer y cynllun, a cheisir addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, a fyddai'n cael gwared â hawl caffael y llain o blaid trwydded yn ystod y cyfnod adeiladu.
- 8.113 Byddai angen lleiniau 1/4b, 1/4c, 1/4d ac 1/4e am gyfnod dros dro ac ni fyddant yn destun caffaeliad parhaol. Byddai'r contractwr yn cysylltu â Mr Meredith er mwyn ceisio sicrhau y gall gweithrediadau busnes barhau yn ystod y cyfnod adeiladu.

**Mr Mark Young a Ms Meriel Robson (O10)**

- 8.114 Byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei addasu i adlewyrchu'r pryderon a fynegwyd.

**Mr W J Thomas a Mr G C Thomas (O16)**

- 8.115 Byddai darpariaeth yn cael ei gwneud ar gyfer cysgod da byw parhaol, ynghyd ag unrhyw waith llety cysylltiedig, gan ddarparu cysgod dros dro yn ystod y cyfnod cyfamserol, yn ôl yr angen. Byddai'r ffensys arfaethedig o gwmpas y clwydfan ystlumod yn wrth-stoc ac yn cael eu cynnal a chadw gan ddefnyddio arian cyhoeddus. Byddai angen lleiniau 1/12j a 2/15a dan drwydded dros dro yn unig, ar yr amod ag y gellid dod i gytundeb. Byddai addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei geisio i hwyluso mynediad oddi ar Main Road i lain 2/15. Gellid talu iawndal ar gyfer unrhyw hawliau tir comin a gollir.
- 8.116 Byddai cytundeb yn cael ei geisio mewn perthynas â 2/15e a 2/15j.

**Thomas Waste Management Ltd, Ymddiriedolwyr Cynllun Pensiwn  
Thomas Waste Management, Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas a  
Mr Gareth Thomas (O17) (O17A)**

- 8.117 Byddai cynnwys lleiniau 1/11 ac 1/11a yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn hanfodol ar gyfer adeiladu cyfnewidfa arfaethedig Bryn-mawr i'r Safonau Dylunio Cenedlaethol, ac mae'n gyffredinol gyson â chynllun 1999. Byddai Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei addasu i adlewyrchu'r denantiaeth a hawllir

ar y tir ac i adlewyrchu'r newidiadau dylunio sydd, at ei gilydd, yn lleihau arwynebedd y tir y byddai ei angen. Gellid addasu'r cynllun i leihau arwynebedd y tir sydd ei angen o leiniau 1/13, rhan o 1/11b a rhan o 1/11d. Byddai'r cynllun yn mynnu caffael llain 1/19, sydd wedi bod yn destun cytundeb tenantiaeth â Mintblue Properties Ltd, yn ôl pob tebyg.

**Mr Dale Walters (O18)**

- 8.118 Y tir sydd wedi ei gynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yw'r lleiafswm y byddai ei angen ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r cynllun. Byddai iawndal yn daladwy a byddai asesiad o hawliau Cynllun y Taliad Sengl yn cael ei wneud.
- 8.119 Mewn cytundeb â Mr Walters, byddai Llywodraeth Cymru wedi ceisio prynu'r caeau â'r cyfeirnodau 0634, 0832 a 6245: byddai darparu mynediad at yr ardaloedd gwahanedig hyn yn costio mwy na phrynu'r tir. Byddai Llywodraeth Cymru yn cynghori Mr Walters ar ganlyniadau colli ei hawliau pori cyffredin.
- 8.120 Byddai angen llain 1/18 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer trwydded dros dro â hawl mynediad parhaol trwyddi at ddibenion cynnal a chadw: byddai Llywodraeth Cymru yn sicrhau bod gan Mr Walters fynediad o'r llwybr hwn trwy gydol y cyfnod adeiladu.

**Mr Geoffrey Powell a Mrs Carol Powell (O19)**

- 8.121 Byddai'r cynllun yn arwain at gael gwared â'r llystyfiant presennol sy'n cyd-ffinio â'r A465, a fyddai'n arwain at effaith niweidiol gymedrol ar Clydach Villa. Byddai lefelau sŵn yn ystod y dydd a'r nos yn cynyddu hyd at 1 dB (A) yn y tymor hwy. Byddai hynny'n anghanfyddadwy. Byddai'r goleuadau arfaethedig yn amnewid goleuadau oren llachar am unedau LED gwyn a fyddai'n lleihau gollyngiad golau y tu hwnt i'r lôn gerbydau. Ni fyddai'r cynllun yn achosi ansadrwydd tir ger Clydach Villa.

**Mrs Jennifer Hughes (O20)**

- 8.122 Byddai llain 2/21 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn angenrheidiol ar gyfer adlinio Main Road a strwythurau ar yr A465, a gellid ond ei lledu ar ei hochr ogleddol. Yn dilyn ystyriaeth fanwl, gall Llywodraeth Cymru addasu'r cynllun, mewn cytundeb â Mrs Hughes, trwy ymestyn y wal gynnal arfaethedig yn gyfagos at y llain ac felly lleihau maint y llain y mae angen ei chaffael yn barhaol.
- 8.123 Byddai lleiniau 2/21a a 2/21b yn destun trwydded dros dro yn unig a byddant yn cael eu dychwelyd ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod i ben. Byddant yn hanfodol i alluogi adlinio Main Road yn foddhaol i gysylltu â'r briffordd bresennol yn gyfagos ar yr Hen Swyddfa Bost. Byddai mynediad yn cael ei gynnal yn ystod y gwaith adeiladu, er y byddai rhywfaint o amhariad.
- 8.124 Byddai angen llain 2/21c i alluogi mân waith sydd ei angen i gysylltu adferiad y lleiniau cyfagos.

**Dŵr Cymru Cyfyngedig (O23)**

- 8.125 Daethpwyd i gytundeb â DCC, a fyddai'n galluogi'r gwaith i fynd rhagddo yng

Ngwaith Trin Dŵr Craig Ddu, gorsaf bwmpio Ffynnon Gistfaen, Gwaith Trin Carthion Bryn-mawr, Maes Carafanau Clydach ac yn Saleyard.

**Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd (O49)**

- 8.126 Byddai agweddau peirianeg trymach y cynllun yn effeithio ar y gamlas rhwng cadwynedd 35+100 a'r A4077 (Pont 103). O'r Navigation Inn i gadwynedd 36+100, byddai'r effaith yn dod o ddraenio, y llwybr troed a gwaith tirlunio. Ar draws y ddwy ran, mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynnwys tir sy'n hanfodol ar gyfer y cynllun yn unig, a hwn yw'r lleiafswm sydd ei angen ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r briffordd, a lleihau sŵn ac ymwthiad gweledol ar Gilwern a'r gamlas.
- 8.127 Mae rhan o'r gamlas i'r gorllewin o Bont 103 ger Main Road, Gilwern, yn heneb gofrestredig ond nid oes unrhyw dir wedi ei gynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol oddi mewn i fin yr HG sydd, yn rhannol, yn dilyn ffin ddeheuol y ddyfrffordd (ID19).
- 8.128 Byddai angen cau'r gamlas o oddeutu mis Tachwedd 2014 hyd fis Mawrth 2015, ond nid dros y Nadolig, er mwyn clirio'r safle a gosod sylfeini ar gyfer y wal gynnal arfaethedig. Cymeradwywyd y caeadau gan yr Ymddiriedolaeth, a fyddai'n cael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiadau ar y rhaglen gau a materion eraill. Ar ôl ei hail-lenwi, dylai'r gamlas ailagor ym mis Mawrth 2015, er y byddai gosod ffensys, llwybr troed a gwaith i orffen y wal yn mynd rhagddo yn yr ardal o hyd. Byddai cymaint â phosibl o lystyfiant yn cael ei gadw ar ochr ddeheuol torlan y gamlas.
- 8.129 Mae arglawdd y gamlas eisoes wedi ei fonitro ar gyfer sadrwydd a byddai hynny'n parhau. Byddai'r holl waith dros dro angenrheidiol yn cael ei drafod â'r Ymddiriedolaeth.
- 8.130 Byddai lleiniau 5/15 a 5/15a yn cael eu caffael yn barhaus fel "Hawl" ar gyfer y gwaith parhaol, a fyddai'n angenrheidiol i gynnal y briffordd wedi ei lledu uwchben. Byddai angen pob llain arall at ddibenion mynediad neu gynnal a chadw. Mae rhai o'r lleiniau hynny'n ffinio ag ymyl ddeheuol y gamlas, ond mae'r lleiniau â hawl yn ddigon pell oddi wrth y gamlas ei hun.
- 8.131 Mae'r tir sydd wedi ei gynnwys yn lleiniau â hawl 5/15 a 5/15a y Gorchymyn Prynu Gorfodol, at bob diben ymarferol, eisoes yn rhan o strwythur y gefnffordd bresennol. Yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd yn berchen ar y tir, ond nid oes ei angen ar gyfer y gamlas, oherwydd ei bod yn cynnwys arglawdd sy'n codi o'r gamlas ac yn cynnal y briffordd uwchben. Oherwydd bod y tir yn codi o'r gamlas i'r ffordd, ni ellid ei ddisgrifio'n arglawdd camlas, fel y nodir yn y gwrthwynebiad. Nid oes iddo unrhyw ddiben strwythurol o gynnal y gamlas ac ni ddefnyddir gan y cyhoedd. Mae'n dilyn y byddai ffin y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn ddigon pell o ardal weithredol y gamlas, er y byddai lleiniau dros dro y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn gyfagos at ymyl y gamlas mewn manau. Mae'n anghywir disgrifio'r tir hwn fel tir gweithredol y gamlas. Mae y tu hwnt i gwmpas anghenion strwythurol neu ardal weithredol y gamlas (ID69, ID74).
- 8.132 Rhaid i Lywodraeth Cymru geisio prynu'r lleiniau hyn yn orfodol, ac nid yw'n cytuno ac eithrio'r lleiniau hynny o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol (ID68).

- 8.133 Byddai'r llwybr cynnal a chadw sy'n rhedeg i'r dwyrain o Bont 103 ar ochr ddeheuol y gamlas yn aros ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod i ben ac, ar wahân i fynediad ar gyfer gwaith cynnal a chadw, gellir ei ddefnyddio fel llwybr troed gan grey taith gerdded gylchol rhwng dwy bont gamlas.
- 8.134 Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gyfrifoldeb dros Bont 103, na fyddai'r cynllun yn effeithio arni.
- 8.135 Byddai gostyngiad sylweddol mewn sŵn traffig yn cael ei brofi ar hyd y gamlas i'r gogledd o'r A465, o ganlyniad i'r ddrychfa ffug yn bennaf.
- 8.136 Mewn gohebiaeth â'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd, gwnaeth Llywodraeth Cymru nifer o ymrwymadau. Byddai'r rhain yn cael eu cynnwys ar y Rhestr Ymrwymadau ar gyfer y cynllun, a cheisir cytundeb â'r Ymddiriedolaeth ar union eiriad y Rhestr. Byddai'r rhain yn cynnwys holl bryderon cyffredinol yr Ymddiriedolaeth.

**Mr a Mrs Morgan (O31)**

- 8.137 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl ar y ddealltwriaeth y byddai iawndal yn cael ei drafod yn fuan pe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo.

**Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas, Mr Barry Thomas, Mr Howard Thomas, Mr Clive Thomas, Mr Gareth Thomas, Mr Calum Graham ac Ymddiriedolwyr Cynllun Pensiwn TWM (O35)**

- 8.138 Byddai caffael llain 1/13 yn angenrheidiol ar gyfer y cynllun. Fodd bynnag, gellid newid y man cysylltu arfaethedig ar y ffordd wedi ei hadlinio yn arwain o gyffordd newydd Bryn-mawr, a byddai hynny'n cyfyngu ar y tir y byddai ei angen o leiniau 1/13, 1/11b ac 1/11d. Mae'r Awdurdod Lleol wedi derbyn y diwygiad. Ceisir addasiad i'r Gorchymynion i unioni gwallau gweinyddol mewn perthynas â pherchenogaeth tir ac i ddiwygio'r cynigion a ddisgrifir. At ei gilydd, byddai arwynebedd y tir a fyddai'n cael ei gynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn lleihau.
- 8.139 Gyda'r addasiad, byddai llain 1/13 yn cael ei thynnu o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Byddai llain 1/11d yn cael ei thynnu hefyd a'i hamnewid am lain 1/11g y tu allan i'r ardal sydd wedi ei ffensiō gan Thomas Waste Management. Byddai llain 1/11b yn cael ei thynnu hefyd a'i hamnewid am leiniau 1/11k ac 1/19, a fyddai'n lleihau arwynebedd y tir y byddai ei angen ar gyfer y cynllun o'r tu mewn i'r ardal sydd wedi ei ffensiō, mewn gwirionedd.

**Mr Ivor Cashmore (O42)**

- 8.140 Byddai angen llain 2/26 ar sail dros dro i alluogi'r gwaith adeiladu i fynd rhagddo, a byddai'n cael ei dychwelyd i'r perchennog yn ddiweddarach. Byddai angen llain 2/1r i ddarparu mynediad at fflatiau Hafod Inn, ond byddai gwall drafftio yn mynnu mân addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol.
- 8.141 Byddai ffens acwstig ar hyd Blackrock i liniaru sŵn traffig a byddai wyneb sŵn isel yn cael ei osod ar yr A465. Fodd bynnag, byddai angen ffrwydro creigiau



gerllaw a byddai amhariad adeiladu oherwydd hynny. Byddai syrfëwr annibynnol yn archwilio pob eiddo yn ardal y cynllun cyn dechrau'r gwaith adeiladu.

8.142 Byddai angen i unrhyw gais malltod fodloni'r meini prawf perthnasol er mwyn cael ei ystyried.

8.143 Byddai mesurau rheoli traffig cynnar a pharhaus yn cael eu sefydlu er mwyn gwrthbwyso'r bygythiad o yrwyr yn cymryd llwybr tarw trwy'r pentref yn ystod y gwaith adeiladu.

***Mrs A E McCormick (O50)***

8.144 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl.

**Gwrthwynebwyr Ysgrifenedig Anstatudol**

***Mr Ian a Mrs Kay Pickering (O1)***

8.145 Yn ei man agosaf at Lleud Newydd, byddai'r lôn gerbydau ar yr un lefel â Lleud Newydd, a fyddai 155 metr i ffwrdd. Byddai'r cynllun yn dod â thraffig yn agosach na'r ffordd bresennol yn Saleyard, lle y byddai 350 metr o'r eiddo.

8.146 Yn ystod y gwaith adeiladu, byddai rhywfaint o'r gwaith yn weladwy o'r eiddo a byddai effaith niweidiol gymharol yn digwydd. Byddai sŵn yn cynyddu oddeutu 1dB (A) yn yr eiddo, a fyddai'n ddibwys. Byddai'r goleuadau arfaethedig yn gostwng datguddiad yr eiddo at olau o gymharu â'r sefyllfa bresennol.

8.147 Byddai'r cynllun yn effeithio ar rwydwaith presennol y llwybrau troed a'r llwybrau ceffyl: mae'r llwybrau cyfnewid yn helaeth ac fe'u cytunwyd â'r Awdurdodau perthnasol.

***Ms Dianne Humphries (O9)***

8.148 Byddai'r pontydd troed newydd yn Blackrock, Clydach a Phant Glas ar gyfer cerddwyr yn unig. Ni fyddai tanlwybr Pant Glas yn addas i geffylau ar ôl i'r cynllun gael ei gwblhau, oherwydd yr uchdwr o 2.1 metr, pan fo uchdwr o 2.8 metr yn angenrheidiol ar gyfer ceffylau sy'n cael eu tywys. Byddai angen 3/4 metr i geffylau sy'n cael eu marchogaeth. Fodd bynnag, byddai croesfan o dan yr A465 yn cael ei darparu 250 metr i'r dwyrain o dan Pont Afon Saleyard. I'r gogledd o'r A465, byddai'r rhaid i'r llwybr groesi'r ffordd ymadael â thraffig ysgafn cyn ymuno â Main Road. Byddai man aros bach yn cael ei adeiladu y naill ffordd a'r llall i'r ffordd ymadael er mwyn galluogi marchogion i groesi'r ffordd ymadael, pan fydd yn ddiogel.

8.149 Nid yw Llywodraeth Cymru o blaid uwchraddio llwybr troed 333/55/1 i lwybr ceffyl, sef gweithred a fyddai y tu hwnt i gwmpas y Gorchmynion. Fodd bynnag, byddai croesfan Pont Harri yn addas i geffylau pe byddai'r Awdurdodau Priffyrdd Lleol priodol yn uwchraddio llwybr troed 333/55/1 yn y dyfodol.

***Mr B Kriel (O11)***

8.150 Cynhaliwyd yr holl ymgynghoriadau angenrheidiol â'r awdurdodau amgylcheddol,

treftadaeth a thirwedd priodol, a byddai mesurau lliniaru yn cael eu hymgorffori yn y cynllun i adlewyrchu canlyniadau'r ymgynghoriadau hynny. Amlinellir yr achos y blaid y cynllun a'r mesurau helaeth i wrthbwysu ei effeithiau niweidiol yn llawn yn y brif dystiolaeth (WG01-WG14).

- 8.151 Byddai pont droed newydd Clydach ar uchder y bont bresennol, er y diwygiwyd ei lleoliad a'i geometreg i leihau ei heffaith yn Dan-y-Coed. Ni fyddai'n cael unrhyw effaith ar Vinetree Cottage (WG07).
- 8.152 Byddai mesurau rheoli traffig yn ystod y gwaith adeiladu yn ystyried lleihau dilyn llwybr tarw heibio i gartref Mr Kriel a'r angen i leihau'r effaith ar breswylwyr lleol. Ni fyddai angen i Black Rock Road gludo holl draffig yr A465 ar unrhyw adeg, dan y cynllun rheoli traffig. Ni fyddai'r cynigion yn amharu ar hawliau dynol Mr Kriel: cafodd gyfle i fynegi ei farn i'r Ymchwiliad, ni fyddai unrhyw draffig yn cael ei wyro heibio i'w gartref, ni fyddai unrhyw effaith ffisegol ar ei eiddo a, phe byddai unrhyw effaith weddilliol ar ei eiddo, byddai iawndal yn cael ei ystyried (WG05).
- 8.153 Byddai lefelau sŵn yn Vinetree Cottage yn ystod y dydd a'r nos yn cynyddu rhywfaint, sef oddeutu 1 dB (A). Byddai hynny'n ddibwys, ond byddai iawndal yn cael ei ystyried am unrhyw effaith niweidiol ar yr eiddo (WG12).
- 8.154 Byddai arolygon eiddo yn cael eu cynnal cyn i'r gwaith adeiladu ddechrau. Nid oes unrhyw nodweddion cwmpo tir a all gael eu sbarduno gan y gwaith cloddio, a fyddai'n cael ei oruchwylio'n drwm (WGO5, WG14).

### ***Ms Jacqueline Peacock (O12)***

- 8.155 Byddai'r cyfyngiad cyflymder o 50mya yn cael ei orfodi.
- 8.156 Mae'r rhagfynegiadau traffig ar gyfer y cynllun wedi eu seilio ar fethodoleg genedlaethol sy'n ystyried paramedrau twf lleol. Ar ôl ei gwblhau, byddai o fudd i drafndiaeth gyhoeddus leol. Fodd bynnag, gan ei fod yn rhan o gynllun gwella cefnffordd pellter hir, yn gyffredinol, ni all ei amcanion gael eu bodloni gan drafndiaeth gyhoeddus yn unig. Derbynnir bod tagfeydd wedi eu cyfyngu i gyfnodau brig ar hyn o bryd: byddai twf tymor hwy yn cynyddu pwysau. Lleihau tagfeydd yw un amcan yn unig o'r cynllun (WG03).
- 8.157 Ar hyn o bryd, mae'r arwyddion cyfyngiad cyflymder yn amlwg i yrwyr ac yn bodloni'r safonau. Byddai deuli'n cael gwared ar y gwrthdrawiadau sy'n digwydd, nid arwyddion cyfyngiad cyflymder gwell (WG03, WG04).

### ***Mr D W Tipping (O22)***

- 8.158 Byddai'r cynllun yn darparu mynediad i'r pentref i yrwyr a cherddwyr o Station Road ac Old Trap Road ar draws pont arfaethedig Navigation Inn, a fydd wedi ei lleoli oddeutu 250 metr i'r dwyrain o'r gyffordd bresennol (WG04, ID45).
- 8.159 Cadarnhawyd lleoliadau arfaethedig yr arosfannau bysiau yn dilyn ymgynghoriadau â'r cwmnïau bysiau gan ystyried cost, effaith amgylcheddol, safonau, agosrwydd at gyfleusterau eraill a chymryd tir. Fodd bynnag, roedd y cyfyngiadau ffisegol sylweddol a fyddai'n codi yn ardal Gilwern yn ei gwneud yn

angenrheidiol cefnu ar unrhyw arhosfan fysiau ger Gwesty'r Lion o blaid arhosfan arall ger y Swyddfa Bost ac yn Orchard Close. O Station Road, byddai'r rhain yn cynyddu'r pellter cerdded o gymharu â'r sefyllfa bresennol oddeutu 500 metr (ID73).

- 8.160 Manylir ar y gyffordd amgen arfaethedig yng Ngilwern yn DD061. Gyda'r cynllun, byddai angen i gerbydau o Old Trap Road sy'n mynd i gyfeiriad Brynmawr fynd i'r A465 o gyfeiriad y dwyrain a newid cyfeiriad ar gyffordd Glanbaiden, neu fynd ymlaen i Lanbaiden ar hyd yr A4077 (WG04).
- 8.161 Byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i ymchwilio i'r opsiynau i gael gwared â'r pinwydd gwyllt, gan ystyried yr angen i sicrhau cyfanrwydd yr ardal ar gyfer ystlumod (ID35).
- 8.162 Derbynnir, trwy gau cyffordd Old Trap Road â'r A465, byddai symudiadau troi ar hyd Old Trap Road yn gymhleth ac yn anodd iawn. Byddai cyfleuster troi yn cael ei adeiladu ar gyffordd Old Trap Road a Brunant Road, ac mae Addasiad U i'r Gorchmynion yn ceisio cyflawni hyn (ID44).
- 8.163 Amlinellwyd yr achos ar gyfer pont droed dros y ffordd ddeuol yn DD061.

**Mr Greg Suff, Cadeirydd Cynghrair Blaenau'r Cymoedd (O25)**

- 8.164 Byddai cynnydd mewn allyriadau llwch a sŵn o'r gwaith adeiladu. Byddai'r rhain yn cael eu lleihau trwy gydymffurfio â'r Cynllun Rheoli Adeiladu. Byddai angen rhywfaint o waith dros nos i gwblhau'r gwaith yn foddhaus, gan ystyried yr angen i gynnal y ffordd weithredol bresennol yn ystod cyfnodau o lifoedd trwm. Byddai angen i waith gyda'r nos gael ei gymeradwyo gan Swyddogion Iechyd yr Amgylchedd y ddau Awdurdod Lleol (WG05).
- 8.165 Mae'r cynigion yn ymwneud â Hawliau Tramwy Cyhoeddus wedi dod i'r amlwg yn dilyn trafodaethau ag APCBB, y ddau Awdurdod Lleol, Grŵp Ymgynghorol Partneriaid Treftadaeth a Sustrans (WG09).
- 8.166 Byddai'r cyfyngiad cyflymder o 50 mya yn cael ei orfodi.
- 8.167 Byddai rhwystrau sŵn yn cael eu hymgorffori yn y cynllun i leihau sŵn mewn eiddo, ond byddai effeithiau niweidiol lleol yn ogystal ag agweddau buddiol (WG04, WG12).
- 8.168 Byddai crynodiadau llygredd aer yn is o lawer nag amcanion perthnasol y Strategaeth Ansawdd Aer ac ni fyddai unrhyw effeithiau sylweddol ar iechyd dynol (WG10).
- 8.169 Trafodwyd yr effaith y byddai'r cynllun yn ei chael ar ecoleg a'r diwedd yn fanwl â'r holl gyffwrth perthnasol, a byddai cynigion lliniaru yn cael eu hymgorffori yn y cynllun i wrthbwysu unrhyw effeithiau niweidiol (WG13).

**Mr Mike Jakes (O28)**

- 8.170 Dyluniwyd y ffordd ymadael yng Ngilwern yn ôl y Safonau Cenedlaethol, â

gwelededd cwbl gydymffurfiol. O ystyried y llifoedd traffig isel, byddai'n gweithredu'n ddiogel ac mae'r dyluniad wedi pasio archwiliad diogelwch y ffyrdd annibynnol (WG04).

- 8.171 Amlinellir cynnig cyffordd amgen ar gyfer ffordd ymuno a ffordd ymadael i gyfeiriad y gorllewin yng Ngilwern yn DD061.
- 8.172 Cynigir plannu llwyni newydd rhwng y wal gynnal arfaethedig ac Old Trap Road, heb gwympo'r coed pinwydd. Byddai'n darparu isdyfiant i'r coed pinwydd ac yn ategu gwrych newydd a fyddai'n cael ei blannu ar hyd ffiniau'r eiddo presennol (ID35).

**Mr a Mrs Leslie Thomas (O29)**

- 8.173 Amlinellir yr achos ar gyfer y cynnig cyffordd amgen ar gyfer un ffordd ymadael i gyfeiriad y gorllewin yng Ngilwern yn DD061.

**Ms S Humpage (O30)**

- 8.174 Ym 5 School Lane, byddai lefelau sŵn yn ystod y dydd a'r nos yn gostwng yn sylweddol o 8 i 13 dB (A) ac yn disgyn ymhell islaw'r trothwy pan ystyrir insiwleiddio anheddau rhag sŵn, yn bennaf oherwydd y bwnd daear a fyddai'n cael ei adeiladu rhwng y ffordd a'r eiddo. Byddai'r sŵn o lifoedd isel ar bont arfaethedig Navigation Inn yn ddibwys (ID45).
- 8.175 Byddai'r goleuadau oren llachar presennol yn cael eu disodli gan ffynhonnell golau gwyn ysgafnach, a fyddai'n cadw gollyngiad golau ar y briffordd. Byddai'r golau hwn yn cael ei gysgodi i ryw raddau gan y bynd daear hefyd.
- 8.176 Gall iawndal fod yn daladwy ar gyfer dibrisio eiddo dan ddarpariaethau Deddf Iawndal Tir 1973.
- 8.177 Er y byddai'r coed aeddfed wrth ochr y gamlas yn cael eu cadw, byddai rhai o'r coed y tu hwnt i'r rhain ac wrth ochr yr A465 yn cael eu tynnu.
- 8.178 Byddai'r cyfyngiad cyflymder o 50 mya yn cael ei orfodi.
- 8.179 Byddai traffig ar Main Road, Gilwern, yn cynyddu oddeutu 3% neu 50 car y dydd, oherwydd adeiladu'r ffyrdd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y dwyrain. Byddai Cyngor Sir Fynwy yn gyfrifol am unrhyw waith ffordd lleol.

**Ms Kate Ashbrook o'r Gymdeithas Mannau Agored (O32)**

- 8.180 Yn dilyn esboniad o fanylion am y tir cyfnewid, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl.

**Mr Andrew a Mrs Lizzie Wilson (O34)**

- 8.181 Amlinellir y gwelliannau awgrymedig i gyffordd Gilwern yn DD061.

**Ymddiriedolaeth Camlas Mynwy, Aberhonddu a'r Fenni (O37)**

8.182 Ni fyddai'r cynllun yn effeithio'n ffisegol ar bont 103. Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gyfrifoldeb drosti. Byddai mesurau tawelu traffig ar Main Road yn fater i Gyngor Sir Fynwy (WG04).

***Mrs Elizabeth Gibbs o Gymdeithas Parc Bannau Brycheiniog (O38)***

8.183 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnodd y gymdeithas ei gwrthwynebiad yn ôl.

***Mr Alwyn Hughes a'i gymydog (O40)***

8.184 Derbynnid y byddai angen i gerbydau sy'n teithio i Ysgol Sefydledig Bryn-mawr, ar hyn o bryd, wyro trwy gyffordd arfaethedig Bryn-mawr. Byddai'n rhaid i gerbydau Thomas Waste fynd heibio i'r tu blaen i eiddo Mr Hughes yn hytrach na thua'r gogledd, fel sy'n digwydd ar hyn o bryd. Byddai symudiadau rhai cerbydau gwastraff yn cael eu trylifo oddi wrth yr eiddo yn y dyfodol trwy greu'r gyffordd arfaethedig. At ei gilydd, byddai'r cynllun yn lleihau tagfeydd ar gylchfan Bryn-mawr yn sylweddol.

8.185 Derbynnir hefyd y byddai effaith niweidiol fawr ar y golygfeydd o 1 a 2 Pontygof yn ystod y cyfnod adeiladu, ac y byddai golygfeydd gweddilliol o'r bont a'r gyffordd arfaethedig, er y byddai traffig gerllaw yn gostwng. At ei gilydd, yn y dyfodol, byddai mân effaith weddilliol niweidiol.

8.186 Byddai cynnydd bach ond dibwys mewn lefelau sŵn yn ystod y dydd a'r nod. Gall yr eiddo fod yn gymwys am fesurau insiwleiddio rhag sŵn.

***Mrs Natalie Beaumont a Mr Jamie Beaumont (O41)***

8.187 Yn ystod yr haf, byddai golygfeydd o'r ffordd o Hope Cottage yn cael eu cysgodi gan orchudd coed. Byddai golygfeydd yn ystod y gaeaf yn cael eu hidlo gan goetir, er y byddai rhywfaint o draffig a golau yn weladwy. Byddai'r effeithiau gwaethaf yn ystod y cyfnod adeiladu. Pymtheg mlynedd ar ôl i'r gwaith adeiladu ddod i ben, byddai'r golygfeydd o'r eiddo yn debyg i'r rhai a geir ar hyn o bryd (WG07).

8.188 Mae'r sefyllfa yn Dan y Coed, sy'n dir pori agored, yn wahanol: byddai effaith y cynllun yn fwy difrifol ac felly byddai Llywodraeth Cymru'n cyflwyno cysgodi yno fel rhan o'r cynllun (WG07).

8.189 Byddai lefelau sŵn yn Hope Cottage yn ystod y dydd a'r nod yn gostwng oddeutu 1.7 i 2.8 dB (A): byddai lefelau sŵn ymhell islaw'r trothwy lle ystyrir insiwleiddio eiddo rhag sŵn (WG12).

8.190 Byddai'r cynllun yn amnewid y goleuadau oren llachar am olau gwyn a fyddai'n lleihau gollyngiad golau i'r tu mewn i ffin y briffordd. Byddai hynny'n gwella'r golygfeydd o Hope Cottage gyda'r nos (WG04).

8.191 Derbynnir y byddai'r cynllun yn siŵr o effeithio ar yr amgylchedd a buddiannau treftadaeth i ryw raddau, ond byddai hynny'n cael ei wrthbwysu gan fesurau lliniaru, a byddai'r cynllun yn dod â manteision eraill (WG11, WG13).

8.192 Byddai cyfarfodydd rheoli traffig cynnar a pharhaus yn cael eu sefydlu er mwyn gwrthbwysu'r bygythiad posibl o yrwyr yn cymryd llwybr tarw yn ystod y gwaith adeiladu (WG05).

***Mrs Gayron Williams (O52)***

8.193 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl.

***Mrs Lynette Green (O53)***

8.194 Amlinellir yr achos llawn o blaid y cynllun ym mhrif dystiolaeth Llywodraeth Cymru (WG01-WG14). Amlinellir y mesurau helaeth, a fyddai â'r nod o wrthbwysu unrhyw niwed posibl i'r cwm, ei ddaear a'i fioamrywiaeth, yn y dystiolaeth honno. Cynhaliwyd trafodaethau parhaus â'r cyrff statudol sy'n gyfrifol am warchod yr ardal hon o'r Parc Cenedlaethol ynghylch y materion hyn, ac ynghylch effeithiau'r cynllun ar y dirwedd. Mae'r rhain wedi arwain at raglen fawr o fesurau lliniaru ac, y tu hwnt i ôl troed y cynllun, mesurau cydadferol (WG07, WG08, WG14).

8.195 Gwrthodwyd y cynnig amgen a gyflwynwyd gan Mrs Green yn dilyn Ymchwiliad 1998. Nid oedd yr Arolygydd yn gallu argymhell ei ystyried ymhellach oherwydd, er y cydnabuwyd y byddai'r cael llai o effaith ar y cwm, ni fyddai'n cyfrannu at adfywio economaidd, ni fyddai'n darparu capasiti digonol ar gyfer traffig yn y dyfodol, nac yn lleihau damweiniau'n sylweddol (DD52, WG01, WG14).

8.196 Mae adolygiad diweddar o'r cynnig amgen ar gyfer yr Ymchwiliad hwn wedi cadarnhau canfyddiadau Arolygydd yr Ymchwiliad cynharach.

***Mr Richard Lewis o Grŵp Beicio'r Fenni (O56)***

8.197 Derbynnir y byddai'r rhan o'r cynllun sydd oddi ar y llinell yn Saleyard yn achosi effaith niweidiol weddilliol sylweddol, ond mewn manau eraill, ni fyddai'r effaith yn sylweddol ac weithiau y byddai'n niwtral. Byddai coetir helaeth yn cael ei blannu a chynlluniwyd y cynllun i liniaru ei effeithiau ar dreftadaeth yr ardal. Derbynnir y byddai effaith niweidiol fyrdymor ar dwristiaeth. Byddai hawliau tramwy cyhoeddus yn elwa o'r cynllun, wedi iddo gael ei gwblhau. Ni fyddai unrhyw effeithiau niweidiol o lygredd aer, a byddai lefelau sŵn cyffredinol yn gostwng o ganlyniad i'r cynllun (WG01, WG02, WG03, WG04, WG10, WG11, WG12).

8.198 Un o nodau'r cynllun yw annog adfywio economaidd ac wrth i draffig dyfu, ceir arbedion ar amseroedd teithio o hyd at 9 munud ar y rhan hon o'r ffyrdd sydd o bwysigrwydd lleol, cenedlaethol a rhyngwladol (WG03).

***Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (O59)***

8.199 Derbyniwyd y gwrthwynebiad ymhell ar ôl i'r cyfnod gwrthwynebu ddod i ben, a thynnodd sylw at wrthwynebiad a gyflwynwyd yn erbyn yr egwyddor o ddeuoli Rhan 2 o Gynllun Gwella'r A465 yn Ymchwiliad 1998. Gwrthododd yr Arolygydd ddadl Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig ac fe'i gwrthodwyd gan yr Ysgrifennydd Gwladol hefyd. Mae'r cynnig amgen a awgrymwyd gan Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig yn rhy hwyr o lawer yn y broses, ac nid yw'r cydweddu â'r

cyfarwyddiadau a roddwyd yn y Cyfarfod Cyn-ymchwiliad a gofynion Deddf Priffyrdd 1980. Er tegwch i bawb arall a all fod wedi eisiau rhoi sylwadau arno, ond nad ydynt wedi cael cyfle i wneud hynny oherwydd bod y dyddiadau cau wedi mynd heibio, dylid ei wrthod o ystyriaeth. Beth bynnag, nid yw'r cynnig amgen awgrymedig yn llawer mwy na pharhau i ddefnyddio'r lôn gerbydau bresennol (y sefyllfa gwneud cyn lleied â phosibl), a ddatgelwyd yn y brif dystiolaeth yn hollol annigonol ar gyfer y dyfodol (ID1, DD203, WG01-WG14).

### **Cyngor Ogofa Cambria (O60)**

8.200 Derbyniwyd y gwrthwynebiad ymhell ar ôl i'r cyfnod gwrthwynebu ddod i ben, ac ni ddylid ei ystyried. Fodd bynnag, yn yr hanfod, mae'n hyrwyddo Cynnig Amgen 5 fel cynnig amgen i'r cynllun. Aethpwyd i'r afael â'r feirniadaeth a wnaed gan Mr Lewis o'r effaith y byddai'r cynllun yn ei chael ar Gwm Clydach yn helaeth yn y dystiolaeth a gyflwynwyd gan dyst arbenigol yn y brif dystiolaeth. Mae Llywodraeth Cymru yn dibynnu ar ei wrthbrofiad i Gynnig Amgen 5 i wrthwynebu cynnig amgen awgrymedig Mr Lewis (WG06 - WG14, ID48).

8.201 Yn ogystal, gwnaed yr ymateb canlynol i bwyntiau penodol Mr Lewis:

- mae rhagolygon twf traffig yn rhan o bolisi'r Llywodraeth (WG03)
- byddai'r cynllun yn helpu adfywio ar draws ardal yr A465 (WG01, WG02)
- nid yw meintoliad safonol mewn termau ariannol yn rhan o'r fethodoleg safonol
- mae economeg a thwf traffig wedi eu seilio ar weithdrefnau sefydledig ac yn dibynnu ar ddata blynyddol (WG03)
- mae angen ystyried amseroedd teithio yn y flwyddyn ddylunio, sef 2032. Datgenir y rhain yn gywir yn y dystiolaeth (WG03)
- mae'r rhagolygon traffig yn y flwyddyn ddylunio yn dangos y byddai tagfeydd sylweddol yn cynyddu hyd yn oed cyn y flwyddyn ddylunio (WG03, WG04)
- mae'r Datganiad a'r Asesiad Amgylcheddol yn cydymffurfio'n llawn â'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd.

### **Y rhai sy'n gwneud Cynrychioliadau:**

#### ***Yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch (Iechyd a Diogelwch) (R3)***

8.202 Mae Llywodraeth Cymru wedi cysylltu â'r Awdurdod perthnasol ynghylch y gwyriadau arfaethedig i ddau brif gyflenwad nwy pwysedd uchel ym Mryn-mawr a Phont Harri. Mae rhagor o gyswllt wedi ei gynllunio a bydd yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch yn cael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiadau dylunio ac adeiladu.

**Cyngor Tref Bryn-mawr – Angela C Davies (R6)**

8.203 Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gyfrifoldeb am y garthffos sy'n heneiddio, oherwydd ei bod yn disgyn y tu allan i gwmpas y cynllun, i raddau helaeth. Fodd bynnag, cynhaliwyd trafodaethau â Dŵr Cymru gyda'r bwriad o gydlynu gwaith amnewid y garthffos â'r gwaith ffordd.

**Mr Richard Moss (R4)**

8.204 Byddai'r cynlyn yn darparu mynediad digonol i Gilwern. Mae cynnig amgen 1b yn cynnwys y mynediad ychwanegol arfaethedig i'r pentref.

**Mr Nicholas Beswick (R7).**

8.205 Ni ddylai'r cynllun effeithio ar y coetir lleol.

**Mr Colin Wallbank (R8)**

8.206 Ni fyddai angen y tir y tu ôl i dŷ Mr Wallbank ar gyfer y cynllun.

**Heddlu Gwent**

8.207 Byddai trafodaethau yn parhau â'r Heddlu cyn ac yn ystod y gwaith adeiladu.

**9 Y CYNIGION AMGEN I'R GORCHMYNION DRAFFT**

Cyflwynwyd cynigion amgen wyth o wrthwynebwyd yn ystod y cyfnod gwrthwynebu erbyn y dyddiad cau a bennwyd yn y cyfarfod Cyn-ymchwiliad ar 4 Mawrth 2014. Cadarnhaodd yr hyrwyddwyr unigol fod saith ohonynt yn portreadu dehongliad cywir o'u dymuniadau. Fe'u dadansoddwyd hefyd gan Lywodraeth Cymru, eu cymharu â'r cynllun cyhoeddedig a'u cyhoeddi'n lleol fel cynigion amgen y gwrthwynebwyd. Ni chadarnhawyd yr olaf o'r cynigion amgen. Adwaenir y cynigion amgen fel Cynigion Amgen y Gwrthwynebwyd 1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4, 5 a 6.

Roedd y pwyntiau perthnasol fel a ganlyn:

**Cynnig Amgen 1a – Ffordd ymadael ychwanegol tua'r gorllewin ar gyffordd Gilwern (DD061)**

9.1 Byddai'r cynnig amgen, sydd â dau gefnogwr, yn ogystal â chefnogaeth Cyngor Cymuned Llanelly, yn darparu ffordd ymadael ychwanegol i gyfeiriad y gorllewin ar gyffordd Gilwern, o bwynt oddeutu 380 metr i'r dwyrain o Bont Navigation Inn, lle y byddai'n cysylltu â Station Road wedi ei hadlinio.

9.2 Byddai'n costio oddeutu £2.9m a byddai cymhareb cost a budd o 1.44. Ni wnaed unrhyw lwfans ar gyfer yr oedi anochel i'r prosiect pe byddai'n cael ei ddewis yn hytrach na'r cynllun o ran costau neu economeg. Byddai'r cynnig amgen yn bodloni 12 o amcanion y cynllun yn dda a dau ohonynt llai cystal na'r cynllun cyhoeddedig. Byddai'r darparu mynediad uniongyrchol i Station Road ar gyfer traffig sy'n teithio i'r gorllewin. Byddai'n dyblu llifoedd traffig ar Main Road,



Gilwern, sydd ffordd fer, gul a pheryglus, i oddeutu 4,500 cerbyd y dydd, ond yn gostwng traffig ar Ffordd y Fenni oddeutu 2,200 cerbyd y dydd. Byddai hynny'n achosi mwy o draffig yn dilyn llwybr tarw ar hyd Back Road, Gilwern.

- 9.3 Byddai angen i'r gyffordd i gyfeiriad y dwyrain yng Ngilwern a Station Road wedi ei hadlinio gael eu hailgyflunio i ddarparu ar gyfer y ffordd ymadael a byddai'r hyd gwau rhwng ffordd ymuno Glanbaiden a'r cynnig amgen yn 300 metr, sy'n llai na'r lleiafswm safonol o 1 cilometr, a fyddai'n mynnu gwyro oddi wrth y safonau. Byddai rhywfaint o draffig adeiladu ychwanegol yn cael ei greu. Ni fyddai llawer o effaith ar yr amgylchedd. Byddai traffig yn croesi Pont Navigation arfaethedig yn cynyddu o 100 cerbyd y dydd dan y cynllun cyhoeddedig i 2,050 cerbyd y dydd dan y cynnig amgen. Byddai gan y cynnig amgen fanteision o ran amseroedd teithio.
- 9.4 Denodd y cynnig amgen wrthwynebiadau gan CNC (oherwydd y byddai wedi ei oleuo), Cyngor Sir Fynwy yn ymwneud â hawliau tramwy, a 5 aelod o'r cyhoedd.

### **Cynnig Amgen 1b - Ffordd ymadael a ffordd ymuno i gyfeiriad y gorllewin yng Ngilwern**

- 9.5 Roedd gan y cynnig amgen 8 o gefnogwyr, ynghyd â chefnogaeth gan Gyngor Cymuned Llanelly a Chynghorydd Sir Lleol Sir Fynwy. Byddai'n darparu ffordd ymadael a ffordd ymuno gryno i gyfeiriad y gorllewin ar gyffordd Gilwern, y ddau ohonynt yn ychwanegol at y Gorchmynion. Ni fyddai angen diwygio'r Gorchmynion drafft oherwydd y gellid "ychwanegu" y cynnig amgen at y cynllun fel y diffinnir gan y Gorchmynion.
- 9.6 Byddai'n costio oddeutu £3.7m a byddai cymhareb cost a budd o 1.45. Byddai'r cynnig amgen yn bodloni 12 o amcanion y cynllun cystal â'r cynllun cyhoeddedig a 2 ohonynt yn llai cystal. Byddai'n cyflawni amcanion cyffredinol y cynllun yn well. Byddai'n cyflawni amcanion 2, 3, 10, 12 ac 14 yn well na'r cynllun cyhoeddedig, a gyflawnir yn rhannol yn unig heb y cynnig amgen. Byddai'n darparu mynediad uniongyrchol o Station Road i gyfeiriad y gorllewin, sef cyfleuster a fyddai'n cael ei wahanu gan y cynllun fel arall. Byddai'n darparu allanfa uniongyrchol i'r A465 i draffig yn teithio i gyfeiriad y gorllewin o Gilwern a thraffig yn teithio i gyfeiriad y gorllewin sydd am gyrraedd Gilwern o'r A465. Byddai o fudd mawr i breswylwyr y cymunedau bach o hyd at 100 o anheddau ar hyd Station Road ac Old Trap Road.
- 9.7 Byddai'n cynyddu traffig ar Main Road, Gilwern, sy'n ffordd gul, oddeutu 4,400 cerbyd y dydd, ond yn gostwng traffig ar ffordd llawer hwy a mwy agored Ffordd y Fenni, Gilwern oddeutu 4,400 cerbyd y dydd, oherwydd y byddai traffig yn trosglwyddo o un ffordd leol i'r llall. Ym mlwyddyn y dyluniad, sef 2027, byddai traffig ar hyd Main Road yn cynyddu bron i 200%. Byddai traffig ar yr A4077 yn haneru ym mlwyddyn y dyluniad o ganlyniad i drosglwyddo traffig trwy'r A465.
- 9.8 Ni fyddai llawer o effaith ar yr amgylchedd, ond gall goleuadau effeithio ar y gamlas.
- 9.9 Byddai traffig adeiladu ychwanegol o gymharu â'r cynllun cyhoeddedig. Byddai angen cymryd mwy o dir. Byddai angen gwyro oddi wrth safonau geometrig â'r cynnig amgen oherwydd y byddai'r hyd gwau yn disgyn islaw'r safon.

- 9.10 Byddai gan y cynnig amgen fanteision o ran amseroedd teithio.
- 9.11 Denodd y cynnig amgen wrthwynebiadau gan CNC (oherwydd y byddai wedi ei oleuo), Cyngor Sir Fynwy yn ymwneud â hawliau tramwy, a 5 aelod o'r cyhoedd.

**Cynnig Amgen 2a – Pont droed newydd â grisiau yng Ngilwern (DD061)**

- 9.12 Byddai'r cynnig hwn yn darparu pont droed yng Ngilwern â grisiau ar ei hochr ogleddol a chysylltiad â Station Road wedi ei hadlinio ar ei hochr ddeheuol. Byddai'n ychwanegol at y bont droed arfaethedig yng Ngilwern, a fyddai'n cludo troedffordd a lôn gerbydau, ond byddai wedi ei lleoli'n ddigon pell i orllewin y safle hwnnw, oddeutu 115 metr i'r dwyrain o'r bont droed bresennol, a fyddai'n cael ei dymchwel.
- 9.13 Mae'r prif lwybr i gerddwyr o ganol Station Road i'r bont gamlas ar Main Road oddeutu 350 metr. Byddai'r llwybr a ddarperir gan y Gorchmynion drafft trwy bont arfaethedig Ffordd Gilwern ger y Navigation Inn oddeutu 700 metr o hyd.
- 9.14 O ganol Station Road, byddai Cynnig Amgen 2a yn darparu llwybr i gerddwyr sy'n debyg iawn o ran ei bellter i'r llwybr presennol ar draws y bont droed bresennol, felly byddai'n gynnig amgen gweddol gyfleus i'r cau a gynigir gan y Gorchmyn Ffyrdd Ymyl. Mewn cyferbyniad, ni fyddai llwybr y bont ffordd yn gyfleus, yn enwedig i rai ifanc a'r henoed, oherwydd bod y dopograffeg yn gorfodi ei aliniad i wyro oddi wrth "llinell ddymunol" uniongyrchol rhwng y pentref a Station Road. Wrth gael gwared â'r arhosfan fysiau leol ar yr A465, byddai Cynnig Amgen 2a yn cynnig llwybr rhesymol i leoliadau'r arosfannau bysiau cyfnewid. Byddai'n byrhau'r pellter cerdded o gymharu â'r bont ffordd 320 metr (un ffordd) (DD521).
- 9.15 Byddai'r cynnig amgen hwn yn costio oddeutu £0.6m a byddai iddi effeithiau amgylcheddol tebyg i'r cynllun cyhoeddedig, er y gall fod mân anfanteision gweledol o agosrwydd dwy bont ger y gamlas. Byddai iddo ddefnydd isel ac ni fyddai'n darparu ar gyfer pobl anabl, er y gallant ddefnyddio troedffordd y bont ffordd, nad oes iddi risiau ond sydd â graddiant fwyaf o 1 mewn 20. Mae hyn yn cydymffurfio â gofynion y Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd. Byddai'r cynnig amgen yn cyflawni amcanion 2, 8, 12 ac 14 yn well na'r cynllun heb y cynnig amgen.
- 9.16 Cafodd y cynnig amgen gefnogaeth leol gan 7 unigolyn a Chyngor Cymuned Llanelly a Chyngor Sir Fynwy (Swyddog Hawliau Tramwy). Cafwyd gwrthwynebiadau gan 5 unigolyn a chan CNC, yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd, a Rheolwr Rhwydwaith Traffig Cyngor Sir Fynwy (oherwydd yr amwynder gweledol o'r gamlas).
- 9.17 Gellid ymgorffori'r bont droed yn y cynllun heb fod angen Gorchmynion newydd, ond byddai'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd angen i'r Rhestr Ymrwymadau gynnwys cyfeiriad at yr angen i gynnwys manylion am y bont a'r grisiau. Byddai angen addasu'r Gorchmyn Ffyrdd Ymyl wrth ei wneud.

**Cynnig Amgen 2b – Pont droed newydd â rampiau yng Ngilwern**

- 9.18 Byddai'r cynnig hwn yn darparu pont droed â ramp 260 metr o hyd ar ei hochr

ogleddol. Byddai'n ychwanegol at y bont ffordd arfaethedig yng Ngilwern, a fyddai'n cludo troedffordd a lôn gerbydau, ond a fyddai wedi ei lleoli yn ddigon pell i'r dwyrain o'r safle a gynigir ar gyfer y bont droed.

- 9.19 Mae'r llwybr presennol i gerddwyr o ganol Station Road i'r bont gamlas ar Main Road oddeutu 350 metr. Byddai'r llwybr a ddarperir gan y Gorchmynion drafft trwy bont arfaethedig Ffordd Gilwern ger y Navigation Inn oddeutu 700 metr o hyd.
- 9.20 Byddai Cynnig Amgen 2b yn croesi'r A465 ger y bont droed bresennol, ond yna byddai'r ramp yn troi i'r gorllewin cyn troi i'r dwyrain er mwyn darparu lle ar gyfer y llethr angenrheidiol oddi mewn i gyfyngiadau'r safle. Byddai'n costio oddeutu £1.3m a byddai'r lleihau'r pellter teithio o Gilwern i ganol Station Road oddeutu 300 metr (un ffordd).
- 9.21 Byddai Cynnig Amgen 2b yn cael effaith niweidiol ar goedwig lydanddail, a all fod â photensial ar gyfer clwydfannau ystlumod a phorthianna. Byddai iddo fân anfanteision hefyd o ran treftadaeth a golwg weledol. Byddai iddo ddefnydd lefel isel. Byddai'r cynnig amgen yn cyflawni amcanion 2, 8, 12 ac 14 y cynllun yn well, ond yn negyddu amcan 6 i ryw raddau.
- 9.22 Cafodd y cynnig amgen gefnogaeth leol gan 5 unigolyn, Cyngor Cymuned Llanelly, y Cynghorydd Howarth, Cyngor Sir Fynwy (Swyddog Rheoli Traffig) a Chymdeithas y Cerddwyr. Cafwyd gwrthwynebiadau gan 5 unigolyn a chan CNC, yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd, a Castle Narrowboats Ltd (oherwydd yr amwynder gweledol i'r gamlas). Ni ellid ei ymgorffori yn y cynllun heb fod angen Datganiad Amgylcheddol newydd, a byddai'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd angen i'r Rhestr Ymrwymadau gynnwys cyfeiriad at yr angen i gynnwys manylion am y bont a'r ramp.

### **Cynnig Amgen 3a – Ailgyflunio cyffordd Bryn-mawr – opsiwn 2**

- 9.23 Mae'r cynnig amgen yn ailgyflwyno Gorchymyn Llinell 1999 ger Bryn-mawr, a fyddai'n achosi i'r brif ffordd ddeuol gael ei symud i'r de o linell y cynllun, a gwneud y ffordd ymuno a'r ffordd ymadael yn hirach. Byddai Pont Intermediate Road yn cael ei chadw. Fe'i hyrwyddwyd i leihau'r effaith ar ardal safle'r hen ffatri Anacomp. Amlinellir manylion am y cynllun a'i ddadansoddiad yn ID40.
- 9.24 Ni fyddai'r cynnig amgen yn bodloni 2 o amcanion y cynllun cystal â'r cynllun, byddai'n costio £25m yn ychwanegol, ond byddai iddo fantais amgylcheddol debyg i'r cynllun. Ni wnaed unrhyw lwfans ar gyfer yr oedi anochel i'r prosiect pe byddai'n cael ei ddewis yn hytrach na'r cynllun. O gymharu â'r cynllun, byddai'n achosi effeithiau niweidiol ar y dirwedd, porthianna ystlumod, buddiannau treftadaeth, afon Clydach, Llwybr Beicio Cenedlaethol 46 a SoDdGA Daearegol Brynmawr Sections.
- 9.25 Byddai'n cynnig rhai manteision o ran amseroedd teithio o gymharu â'r cynllun, gan gynnwys teithiau o Fryn-mawr i gyfeiriad y dwyrain, ond byddai'n achosi i lorïau trwm roi baich ar ysgolion Bryn-mawr a'u cwmpasoedd o hyd. Byddai'n atal y fenter Llwybr Diogel i'r Ysgol leol ar gyfer Intermediate Road. Byddai'n cadw safle hen ffatri Anacomp, sy'n dir datblygadwy, a denodd un mynegiad o gefnogaeth leol ar gyfer hynny. Cafwyd gwrthwynebiadau i'r cynnig amgen gan

2 unigolyn, CNC, y rhai sy'n gyfrifol am oruchwylio'r ysgolion, Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a'r Cynghorydd John Hopkins.

### **Cynnig Amgen 3b – Ailgyflunio cyffordd Bryn-mawr – opsiwn 2**

- 9.26 Byddai'r cynnig amgen yn newid aliniad y ffordd ymuno i gyfeiriad y dwyrain ym Bryn-mawr a fyddai, yn ei dro, yn gostwng lefel cylchfan Main Road ac felly'n achosi'r mynediad i Ysgol Sefydledig Bryn-mawr fod yn fwy serth na'r hyn a gynigir yn y cynllun. Byddai'n cadw Pont Intermediate Road ac yn osgoi tir datblygadwy. Byddai'n darparu aliniad confensiynol y ffordd ymuno i gyfeiriad y dwyrain, gan osgoi'r ddolen yn y cynllun. Amlinellir y manylion a'r dadansoddiad yn ID40.
- 9.27 Ni fyddai'n cyflawni 6 o amcanion y cynllun cystal, byddai'n costio £1.6m yn fwy na'r cynllun ac yn cyflawni manteision tebyg iddo. Ni wnaed unrhyw lwfans ar gyfer yr oedi anochel i'r prosiect pe byddai'n cael ei ddewis yn hytrach na'r cynllun o ran cost neu economeg. Byddai'n cael effaith niweidiol ar fuddiannau treftadaeth, cynefin ystlumod, afon Clydach a SoDdGA Brynmawr Sections. Byddai'n cyflwyno amseroedd teithio tebyg i'r cynllun a llai o wyriadau oddi wrth y safon beirianegol.
- 9.28 Mae wedi denu un mynegiad o gefnogaeth ond gwrthwynebiad sylweddol, gan gynnwys cynrychioliadau gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a'r Cynghorydd lleol, y rhai sy'n gyfrifol am oruchwylio'r ysgolion a CNC.

### **Cynnig Amgen 4 – Tanbont Gilwern heb unrhyw ffyrdd ymuno ac ymadael**

- 9.29 Mae hwn yn gynnig lleol ar gyfer math gwahanol o gyffordd yng Ngilwern er mwyn ceisio lleihau'r effaith y byddai'r cynllun yn ei chael ar y Navigation Inn. Byddai'n cael gwared â'r ffordd ymuno a'r ffordd ymadael arfaethedig i gyfeiriad y dwyrain yng Ngilwern a'r bont arfaethedig yn cysylltu Station Road â'r pentref. Byddai'r brif lôn gerbydau'n cael ei symud yn agosach at y pentref a'i chodi. Byddai tanffordd yn cael ei darparu islaw'r ffordd ddeuol i gysylltu Station Road wedi ei hadlinio â Main Road.
- 9.30 Ni fyddai'n bodloni 8 o'r amcanion cystal â'r cynigion cyhoeddedig, byddai'n costio £2m ychwanegol a byddai ganddo gymhareb cost a budd is. Ni wnaed unrhyw lwfans ar gyfer yr oedi anochel i'r prosiect pe byddai'n cael ei ddewis yn hytrach na'r cynllun o ran cost neu economeg. Byddai'n creu sŵn ychwanegol yng Ngilwern ond, yn gyffredinol, byddai iddo effaith amgylcheddol debyg i'r cynllun. Ni fyddai'n darparu unrhyw gysylltiad â'r A465 o'r pentref. Denodd rhywfaint o gefnogaeth, gan gynnwys gan Swyddog Hawliau Tramwy Cyhoeddus Dir Fynwy, ond cafodd gwrthwynebiad lleol eang, gan gynnwys gan Gyngor Cymuned Llanelly, y Cynghorydd Howarth a Castle Narrowboats Ltd.

### **Cynnig Amgen 5 - Cymysgedd un-lefel o ffyrdd deuol a sengl**

- 9.31 Byddai'r cynnig amgen yn cadw'r lôn gerbydau sengl bresennol trwy Gwm Clydach, â mân addasiadau, ond yn darparu ffordd ddeuol i'r dwyrain o Saleyard ac i'r gorllewin o gylchfan Bryn-mawr, a fyddai'n cael ei signalu a'i throsi'n gynllun 'hambyrgyr' un-lefel. Byddai Pont Intermediate Road yn cael ei chadw a

byddai cylchfan gonfensiynol yn cael ei sefydlu yn Saleyard i hwyluso newid safon y lôn gerbydau. Cadarnhaodd yr hyrwyddwr fanylion y cynnig amgen ar lafar yn yr Ymchwiliad.

- 9.32 Byddai ond yn bodloni 3 o'r 14 o amcanion y cynllun, ond byddai'n costio oddeutu £25m yn llai na'r cynigion cyhoeddus er, â chymhareb cost a budd o 0.7, ni fyddai'n cynrychioli gwerth am arian, oherwydd y byddai'r costau'n gorbwyso'r buddion. Byddai'n fuddsoddiad anfoddhaol o arian cyhoeddus. Fodd bynnag, oherwydd y byddai llai o beirianeg fawr na'r cynllun, byddai peryglon gor-redeg costau yn cael eu lleihau. Ni wnaed unrhyw lwfans ar gyfer yr oedi anochel i'r prosiect pe byddai'n cael ei ddewis yn hytrach na'r cynllun o ran cost neu economeg.
- 9.33 Oherwydd y byddai graddfa'r cynnig amgen trwy Gwm Clydach bron yn union yr un fath â graddfa'r ffordd bresennol, ni fyddai llawer o effeithiau niweidiol yn deillio ohono dros ei ran ganolog mewn perthynas â thirwedd, natur a buddiannau treftadaeth, gan gynnwys SoDdGA Brynmawr Sections, tra y byddai'r effeithiau'n debyg i rai'r cynllun mewn mannau eraill. Ni fyddai'r cynnig amgen yn effeithio ar dir a glustnodir ar gyfer datblygu tai. Byddai llai o amhariad a llai o annifyrrwch yn ystod y gwaith adeiladu.
- 9.34 Ni fyddai diogelwch y ffyrdd cystal â'r cynllun. Ni fyddai'n gweithredu fel catalydd ar gyfer adfywio'r economi leol. Byddai amseroedd teithio'n hwyr na'r cynllun a byddai tagfeydd yn cynyddu dros amser. Ni fyddai'r cynnig amgen, a fyddai o safon priffyrdd is na'r cynllun, yn denu cymaint o draffig i goridor yr A465 ac oddi wrth ffyrdd eraill. Fodd bynnag, byddai traffig disgwylidig y flwyddyn ddylunio i'r gorllewin o Fryn-mawr oddeutu 40 cerbyd a dydd ac oddeutu 38,000 cerbyd y dydd dros ran Cwm Clydach. Byddai hynny'n sylweddol fwy na'r amrediad llif uchaf ar gyfer lôn gerbydau 2+1 sengl, heb ystyried y graddiannau eithriadol o serth trwy'r cwm nac effeithiau signalau ar gylchfan ddiwygiedig Bryn-mawr, y byddai'r ddau ohonynt yn lleihau effeithiolrwydd y cyfryw ffordd ymhellach. (Daeth i'r amlwg yn ystod yr ymchwiliad y byddai cerbydau trwm sy'n cael eu dal yn y signalau traffig ym Mryn-mawr yn wynebu graddiant serth i gyfeiriad y gorllewin heb fantais momentwm. Byddai hynny'n creu anfanteision o ran sŵn a llygredd ym Mryn-mawr. Yn Saleyard, byddai problem debyg yn codi ac yn waeth na'r sefyllfa llifo bresennol yno. Byddai momentwm yn cael ei golli ar droed graddiant Clydach a byddai pryderon amgylcheddol ychwanegol i bobl leol. Byddai amodau traffig dros y lôn gerbydau sengl ganolog yn ddifrifol).
- 9.35 Mae'r cynnig amgen wedi denu rhywfaint o gefnogaeth leol, ond mwy o wrthwynebiad, gan gynnwys gan y rhai sy'n gyfrifol am yr ysgol leol ar Intermediate Road.

### **Cynnig Amgen 6 – Ffordd safon isel trwy Gwm Clydach**

- 9.36 Roedd yn ymddangos bod y cynnig hwn yr un fath â'r un a gyflwynwyd yn Ymchwiliad Cyhoeddus 1998 y gwnaeth yr Arolygydd sylwadau anffafriol amdano. Derbyniodd yr Ysgrifennydd Gwladol farn yr Arolygydd. Er gwaethaf gohebiaeth gan Lywodraeth Cymru i hyrwyddwr y Cynnig Amgen, ni chadarnhawyd ei fanylion cyn, nac yn ystod yr Ymchwiliad, ond nodaf fod y cyfryw gynnis hefyd wedi ei hystyried gan Lywodraeth Cymru yn yr Atodiad i'r

SSIA fel rhan o ystyried cynigion amgen ar gyfer gwelliannau i drafnidiaeth yng Nghwm Clydach. Disgrifir y cynnig amgen yn ID61 (DD051, DD052 Paragraffau 815-819).

- 9.37 Byddai'r cynnig amgen yn cael llai o effaith ar dirwedd, daeareg a bioamrywiaeth y Cwm, ond ni fyddai'n gostwng nifer y damweiniau nac yn darparu capasiti traffig, yn enwedig wrth i lifoedd traffig gynyddu wrth nesáu at y flwyddyn ddylunio. Ni fyddai'n annog adfywiad yr ardal.

## **10 CASGLIADAU**

- 10.1 Wedi ystyried yr uchod, rwyf wedi dod i'r casgliadau canlynol. Cyfeirir mewn cromfachau at baragraffau cynharach priodol yr adroddiad hwn.

### **Cyflwyniad**

- 10.2 Os wyf am argymhell bod y cynllun yn mynd rhagddo, mae angen dangos, at ei gilydd, ac wrth ystyried polisiâu cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth a'r effeithiau niweidiol posibl, ei fod yn gyfleus ac er budd y cyhoedd. Hefyd, rhaid dangos, yn unol ag Adrannau 62 a 66 o Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010, oherwydd y byddai'r cynllun yn effeithio ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig dynodedig, bod y mesurau sy'n angenrheidiol i wneud iawn am yr effeithiau yn ddigonol i sicrhau y gwarchodir cydlynad cyffredinol Natura 2000.
- 10.3 Diben y Gorchymyn Diwygio (Llinell) yw newid aliniad y ffordd o'r hyn a ddiffiniwyd gan y Gorchymyn Llinell a wnaed ym 1999 rhwng Gilwern a Bryn-mawr. Byddai hefyd yn darparu ar gyfer newidiadau i drefniadau cyffyrdd, ac israddio rhan fach o'r A465 bresennol.
- 10.4 Os wyf am argymhell gwneud y Gorchymyn Diwygio (Llinell), mae angen i mi fod yn fodlon â chydawnsedd y Gorchymyn hwn â'r cynllun cyffredinol ar gyfer gwella'r A465 ac israddio'r ffordd bresennol, a bod y cynllun rhwng Gilwern a Bryn-mawr, fel y'i cynigir nawr, yn gyfleus.
- 10.5 Yn achos y tiroedd i'w caffael dan y Gorchymyn Prynu Gorfodol, ac wedi ystyried meini prawf statudol a chyngor, rhaid dangos bod angen cymhellol am brynu gorfodol er budd y cyhoedd, sy'n cyfiawnhau amharu ar hawliau dynol y rhai sydd â buddiant yn y tir, bod gan Lywodraeth Cymru syniad clir sut y mae'n bwriadu defnyddio'r tir y mae'n ceisio ei gaffael, y byddai'r adnoddau angenrheidiol i gyflawni'r cynlluniau hyn ar gael o fewn cyfnod amser rhesymol, a bod y cynllun yn annhebygol o gael ei rwystro gan unrhyw rwystr rhag ei roi ar waith.
- 10.6 O ran y Rhybuddion o Fwriad i Ddyroddi Tystysgrifau dan Adrannau 19 a 26 Deddf Iawndal Tir 1981, rhaid dangos nad yw'r tir a roddir yn gyfnewid am y Tir Comin a'r Man Agored yn llai na'r hyn a gymerir a'i fod yn un mor fanteisiol i'r cyhoedd.
- 10.7 O ran y Rhybudd o Fwriad i Ddyroddi Tystysgrif mewn perthynas â hawliau i'w caffael dros Fan Agored, yn unol â pharagraff 3 Atodlen 6 Deddf Iawndal Tir 1981, mae angen dangos na fydd y tir, wrth ei feichio â'r hawl honno, yn llai buddion i'r bobl hynny y mae wedi ei roi iddynt, neu y byddai tir yn cael ei roi yn gyfnewid am yr hawl honno, neu fod y tir y mae'r hawl yn effeithio arno yn llai na 250 llathen sgwâr (211 metr sgwâr).
- 10.8 O ran y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, rhaid dangos bod y llwybrau amgen i'r priffyrdd y cynigir eu cau yn rhesymol o gyfleus a, lle y caiff mynedfeydd preifat eu cau, bod mynedfa arall rhesymol o gyfleus ar gael, neu y'i darperir gan y cynllun, yn ôl yr angen.

## Sylwadau ar y Cyflwyniad Cyfreithiol (ID68)

- 10.9 Gwnaed cyflwyniad cyfreithiol ar ran Llywodraeth Cymru i ymateb i wrthwynebiad gan Ymgymerydd Statudol (Gwrthwynebydd 49 yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd) a gynhaliodd ei gwrthwynebiad i barseli o dir dan ei pherchenogaeth, ger Camlas Mynwy ac Aberhonddu, y ddwy ochr i Bont 103, gael eu cynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol a wnaed [2.3, 2.4, 6.46, 6.49].
- 10.10 Nid oes gennyf hawl i wneud sylwadau ar faterion cyfreithiol, ond mae fy marn ar y pwyntiau sy'n berthnasol i ystyried y mater fel a ganlyn:
- Mae'r darn o dir dan sylw yn angenrheidiol ar gyfer adeiladu'r ffordd a'i chynnal a chadw.
  - Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cynnwys 13 llain sydd ym meddiant yr Ymddiriedolaeth, sydd wedi eu dosrannu'n weddol gyfartal i'r gogledd a'r de o Bont 103 ger y Navigation Inn, Gilwern.
  - Mae confensiwn hirsefydlog yn pennu bod plotiau Teitl Gorchymyn Prynu Gorfodol wedi eu breinio i'r Awdurdod Priffyrdd ar gyfer y gefnffordd, oherwydd bod y gwrthgloddiau a'r strwythurau sydd wedi eu hadeiladu arnynt yn ffurfio sylfeini'r briffordd. Yn yr Ymchwiliad, cadarnhawyd bod Gweinidogion Cymru am ddibynnu ar bwerau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer y cynllun [8.132].
  - Nid yw'r Ymddiriedolaeth wedi herio'r angen am unrhyw rai o leiniau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Mae'r gwrthwynebiad i'w prynu'n orfodol, yn hytrach na'u prynu trwy gytundeb ar ôl cyd-drafod. Nid yw'r Ymddiriedolaeth wedi honni y byddai trosglwyddo perchenogaeth y tir er anfantais ddifrifol i'w dyletswyddau.
  - Mae'n amlwg na wnaeth yr Ymddiriedolaeth, wrth ymateb i'r Rhybudd ffurfiol a oedd yn cyd-fynd â chyhoeddi'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, wrthwynebu Gweinidogion Cymru yn ffurfiol, fel sy'n ofynnol dan Rybudd y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Ymatebodd trwy neges e-bost at beiriannydd contractwr, yn amlwg gan feddwl y cysylltwyd â'r Ymddiriedolaeth fel rhan o ymarfer ymgynghori.
  - Rwy'n fodlon bod Llywodraeth Cymru wedi cydymffurfio'n gywir â'r holl Brosesau Statudol priodol sy'n arwain at gyhoeddi'r Gorchymynion drafft. Nid oes unrhyw beth amheus am y Rhybudd (ID2, ID68).
  - Mae p'un a oedd yr e-bost yn gyfystyr â gwrthwynebiad priodol i gyhoeddi'r Gorchymynion drafft ai peidio mewn pryd yn fater cyfreithiol, ond ymatebodd Llywodraeth Cymru iddo fel petai'n wrthwynebiad. Yn hynny o beth, fe'i hystyriwyd yn drylwyr yn yr Ymchwiliad, er i'r Ymddiriedolaeth, gan ddibynnu ar ei datganiad ysgrifenedig, wrthod cyfle i fynychu'r Ymchwiliad (ID68).
  - Ac eithrio'r mater yn ymwneud â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, datryswyd yr holl bryderon eraill yn foddhaol rhwng y ddau barti cyn i'r Ymchwiliad



ddod i ben [6.42-6.49, 8.126-8.136].

- Oherwydd bod yr Ymddiriedolaeth yn Awdurdod Statudol o fewn ystyr Deddf Caffael Tir 1981, yna gall y gwrthwynebiad heb ei ddatrys i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol olygu y byddai angen cyfeirio'r anghydfod at y "Gweinidog priodol" i gyhoeddi tystysgrif gymeradwyo cyn i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol gael ei wneud.
- Yn hyn o beth, cymhlethir y mater ymhellach oherwydd yr ymddengys na fyddai'r "Gweinidog priodol", yn unol ag Adrannau 8 ac 16 y Ddeddf, yn un o Weinidogion Cymru. Felly, ar sail y Farn Gyfreithiol a gyflwynwyd i'r Ymchwiliad, ymddengys i mi, yn unol ag Adran 16 (2) y Ddeddf, na ellid cadarnhau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, oni bad bod un o Weinidogion y DU, sef y "Gweinidog priodol", wedi tystio: "gellir prynu'r tir heb unrhyw niwed difrifol i barhau â'r ymgymeriad" (hynny yw, gan yr Ymddiriedolaeth).
- Gellir dadlau ynghylch p'un a fyddai'r gofyniad hwnnw'n cynrychioli rhwystr posibl rhag Gweinidogion Cymru yn gwneud y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Yn yr achos hwn, ymddengys i mi na fyddai gofyniad y Ddeddf yn cynrychioli rhwystr rhag gwneud y Gorchymyn Prynu Gorfodol oherwydd y byddai'r gofyniad yn ffurfio rhan o'r broses benderfynu ei hun, yn hytrach na'r broses weithredu pe byddai'r cynllun yn cael ei gymeradwyo. Mae'r broses benderfynu yn destun her gyfreithiol ar ôl gwneud y Gorchymynion. Ni ddatgelwyd unrhyw rwystrau ffisegol nac economaidd yn yr Ymchwiliad (DD204, ID68).
- Felly, mae'r cwestiwn yn codi ynghylch p'un a ellir ystyried yn rhesymol bod y tir sy'n ffurfio arglawdd serth iawn i'r gorllewin o Bont 103 a'r llethrau, rhai ohonynt yn serth a rhai ohonynt yn fwy mwyn i'r dwyrain, y mae pob un ohonynt yn codi ar i fyny o ddyfrffordd y gamlas i'r gefnffordd, yn hanfodol ar gyfer ymgymryd â dyletswyddau'r Ymddiriedolaeth ai peidio. Mae ID 74 yn dangos y sefyllfa i'r gorllewin o Bont 103.
- Yn fy marn i, o ran cychod yn teithio ar hyd y gamlas a chynnal a chadw'r ddyfrffordd, ni ellid ystyried tir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn angenrheidiol ar gyfer ymgymryd â'r gweithgareddau hyn. Mae llawer o dir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn anhygyrch. Nid oes ganddo unrhyw ddefnydd cynnal a chadw, strwythurol na gweithredol ar gyfer y gamlas. Nid oes unrhyw drac na llwybr tynnu ar unrhyw ran o dir y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Felly, byddai'n anodd dadlau ei fod yn effeithio'n faterol ar yr "ymgymeriad" mewn unrhyw ffordd.
- Fodd bynnag, nodaf fod yr Ymddiriedolaeth yn honni, fel elusen, bod ganddi amcanion ehangach, gan gynnwys: "gwarchod buddiannau treftadaeth" a "gwarchod yr amgylchedd naturiol sy'n gysylltiedig â'r dyfrffordd".
- Heneb gofrestredig, i'r gorllewin o Bont 103, yw'r "buddiant treftadaeth" ar hyd y rhan hon o'r gamlas. Mae'r cynllun yn ddigon pell oddi wrthi ac ni fyddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn gwrthdaro â hi. Dangosir ei

lleoliad yn ID19. Felly, ni fyddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn niweidio "cyflawni'r ymgymeriad (penodol) hwnnw" [6.42].

- Serch hynny, mae "gwarchod yr amgylchedd naturiol sy'n gysylltiedig â'r dyfrffyrdd" yn gylch gorchwyl eang iawn. Yn y dystiolaeth a gyflwynwyd ger bron yr Ymchwiliad, nid yw'r Ymddiriedolaeth wedi ei ddiffinio. Fodd bynnag, gall yr Ymddiriedolaeth hawlio y gall Gorchymyn Prynu Gorfodol a gyflwynir i'r Ymddiriedolaeth effeithio ar "gyflawni'r ymgymeriad hwnnw" ar unrhyw dir y mae'n berchen arno yn agos at unrhyw ddyfrffordd. Fodd bynnag, yng Ngilwern, nid oes unrhyw dystiolaeth o waith cadwraeth yn cael ei gwblhau erioed ar y tir a glustnodwyd i'w brynu'n orfodol. Gadawyd yr ardal i dyfu'n wyllt. Nid oes unrhyw barti wedi awgrymu fel arall.
  - Yn ogystal, trafodwyd y mesurau lliniaru a'r gorffeniadau strwythurol naturiol i'r wal gynnal, sydd ei hangen i gynnal y ffordd i'r gorllewin o Bont 103, yn helaeth â Cyfoeth Naturiol Cymru ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog. Bu'r ddau ohonynt yn arbennig o wylidwrus mewn perthynas â'r cynllun hwn a daethpwyd i gytundeb ynghylch y ffordd ymlaen. Felly, ymddengys yn yr amgylchiadau lleol hyn, byddai'n anodd dadlau y byddai niwed difrifol i amcanion yr Ymddiriedolaeth. Byddai sefyllfa debyg iawn yn codi i'r dwyrain o Bont 103 y gamlas. At ei gilydd, roedd dystiolaeth amlwg yn dangos y byddai'r gamlas yn elw ar y cynigion i ledu'r ffordd, yn gyffredinol.
- 10.11 Felly, deufaf i'r casgliad, os yw'r mater cyfreithiol wedi ei mynegi'n gywir yn y Cyflwyniad Cyfreithiol ar ran Llywodraeth Cymru, ac os yw'r Ymddiriedolaeth yn cynnal ei gwrthwynebiad i Brynu Gorfodol, yna mae'n dilyn bod rhaid galw ar "Weinidog priodol y DU" i dystio "y gellir prynu'r tir heb niwed difrifol i gyflawni'r ymgymeriad". Rwy'n fodlon ei bod yn hollol amlwg na fyddai unrhyw niwed difrifol i gyflawni unrhyw rai o ddyletswyddau'r Ymddiriedolaeth Camlesi a fynegwyd i'r Ymchwiliad.

## **Y Cynllun ar gyfer Deuoli Rhan 2 yr A465**

### ***Gwrthwynebiadau a Chefnogaeth***

- 10.12 Cafwyd 13 o wrthwynebiadau lleol unigol cynaledig i'r prif angen i ledu'r A465, yr oedd rhai ohonynt gan Wrthwynebwyr Statudol. Nid oedd yr un ohonynt gan unrhyw Gorff Statudol [1.5].
- 10.13 Cafwyd cefnogaeth i egwyddor y cynllun gan CNC, APCBB, Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Cyngor Sir Fynwy, Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot, Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf a Chynghorwyr Bwrdeistref Sirol a Chynghorwyr Sir Lleol [5.1, 5.20].
- 10.14 Cafwyd rhagor o gefnogaeth gan Ardal Fusnes Glyn Ebwy, y Gymdeithas Cludo Nwyddau, Sustrans, Heads of the Valleys Development Ltd, Pennaeth a Chadeirydd Llywodraethwyr Ysgol Sefydledig Bryn-mawr a chan nifer o unigolion lleol [5.1-5.20].
- 10.15 Cadarnhaodd Cyfoeth Naturiol Cymru ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog eu bod yn derbyn llinell y cynllun, ac roeddent yn cydnabod ei fod

yn cynnwys nifer o fesurau y byddai angen eu hymgorffori yn y prosiect er mwyn gwrthbwyso ei effeithiau niweidiol ar yr amgylchedd naturiol [4.127, 4.148, 6.1-6.8, 8.1- 8.5].

- 10.16 Casglaf fod cydbwysedd bras rhwng gwrthwynebiad a chefnogaeth leol i egwyddor y cynllun. Mae'r gefnogaeth gan awdurdodau cyhoeddus, a chan y cyrff hynny sy'n gysylltiedig â menter yn ardal Blaenau'r Cymoedd a'r tu hwnt, yn unfrydol ac yn gryf.

### **Polisiau Cynllunio Cenedlaethol, Rhanbarthol a Lleol**

- 10.17 Yn yr Ymchwiliad, roedd digonedd o dystiolaeth i ddangos y byddai'r cynllun yn cydymffurfio â pholisi lleol, rhanbarthol a chenedlaethol ar gyfer trafndiaeth a'r economi. Mae'r Cynllun Trafndiaeth Lleol yn cadarnhau statws y cynllun a'i ddechrau rhaglunedig yn 2014, a bydd yr adnoddau angenrheidiol ar gael cyn pen amserlen resymol ar gyfer rhaglen adeiladu tair blynedd [4.15-4.41, 4.97].
- 10.18 Ni fyddai pob polisi tirwedd ac amgylcheddol yn cael ei symud ymlaen gan y cynllun, ond aethpwyd i'r afael â'r ddau ohonynt yn drylwyr fel rhan o ddatblygu'r cynllun, a cheir strategaethau clir i wneud ei effaith yn dderbyniol. Dangoswyd y rhain yn yr Ymchwiliad. Roedd y rhain yn hanfodol er mwyn lleihau'r effaith niweidiol ar Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Cwm Clydach a Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon, a fyddai'n digwydd fel arall [4.41-4.52].
- 10.19 Casglaf fod y gwaith o baratoi'r cynllun wedi ystyried polisiau cynllunio cenedlaethol a lleol. Cefnogir y cynllun gan y rhan fwyaf o bolisiau ac mae'n gydnaws â'u hegwyddorion. Ar gydbwysedd cryf y polisiau hyn, mae'n dderbyniol.

### **Anghenion Amaethyddiaeth**

- 10.20 Byddai'r cynllun yn cael effaith niweidiol ar amaethyddiaeth, ond rwy'n fodlon na fyddai'n anghymesur. Ychydig iawn o dir sy'n cael ei ddsbarthu'n dir gorau a mwyaf amlbwrpas y byddai'r cynllun yn effeithio arno, a byddai adfer pridd yn adnewyddu llawer ohono. Lle yr effeithir ar ffermydd neu ddaliadau unigol, cymerwyd mesurau addas i leihau'r effaith ar y rhain, lle bo hynny'n ymarferol. Byddai iawndal yn cael ei ystyried ar gyfer unrhyw golled. Casglaf y gellir ystyried effaith y cynllun ar amaethyddiaeth, at ei gilydd, yn fân mewn termau cenedlaethol [4.120-4.122].

### **Capasiti'r Briffordd Bresennol a'r Briffordd Arfaethedig**

- 10.21 Roedd dystiolaeth gymhellol i ddangos y byddai'r cynllun yn darparu priffordd â chapasiti digonol ar gyfer traffig yn y flwyddyn ddylunio, sef 2032 a, heb ledu'r rhan hon o'r A465, erbyn hynny byddai amodau traffig yn dod yn drafferthus y ddyddiol ac yn gwneud niwed sylweddol i adfywiad economaidd yn ardal Blaenau'r Cymoedd. Heb ledu'r ffordd, byddai rhwystredigaeth, damweiniau a llygredd aer yn cynyddu a byddai teithio ar y ffordd ar hyd y coridor yn llai economaidd [4.55-4.62, 4.66, 4.81-4.86, 4.88].

### **Effeithiau Ffisegol y Briffordd Arfaethedig**

- 10.22 Byddai'r mesurau rheoli llifogydd a llygredd dŵr a gynigir yn lleihau potensial effeithiau niweidiol wedi i'r cynllun gael ei roi ar waith, a byddai'n welliant o gymharu â'r sefyllfa bresennol. Mae cynigion clir ar gyfer rheoli gweithgareddau adeiladu eisoes wedi eu sefydlu a byddant yn diogelu'r cyhoedd a'r amgylchedd i lefel dderbyniol yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai ymgorffori deunydd wynebu sy'n amsugno sŵn, byndiau sŵn, rhwystr a system goleuadau ffordd fodern yn y cynllun o fudd sylweddol i lawer yn yr ardal gyfagos [4.61, 4.76, 4.77, 4.108-4.110, 4.113-4.115].

### **Peirianeg ac Adeiladu**

- 10.23 Rwy'n cydnabod y bu'r cynllun yn anodd ei ddyfeisio heb droi ar amrywiadau i'r safonau arferol a ddiffinnir gan y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd. Mae'r dopograffeg anodd a'r cyfosodiad rhwng y ffordd ddeuol arfaethedig a'r seilwaith a datblygiad presennol, a'r angen i ddangos gwerth am arian, wedi golygu y gwnaed aberthau peirianegol o ran gwyro oddi wrth safonau diatal. Byddai olyniaeth o wyriadau oddi wrth safonau, ond nodaf yr ystyriwyd y rhain yn ffurfiol a'u hawdurdodi. Yn fy marn i, mae'r gwyriadau hyn yn dderbyniol, ac maent wedi ystyried gosodiad y tir, y gost sylweddol o ddylunio cynllun a fyddai'n cydymffurfio'n llwyr â'r safonau, a'r effaith amgylcheddol ychwanegol sylweddol y byddai cynllun cwbl cydymffurfiol yn ei chael [4.80].
- 10.24 Byddai'r cynllun, ac yn benodol ei adeiladu, yn cael effaith ar lwybrau ceffyl, llwybr beicio a llwybrau troed ond, yn fy marn i, er bod effeithiau dros dro'r cyfnod adeiladu yn rhesymol, ar ôl ei adeiladu byddai'r cynllun a'i effeithiau atodol yn gwella'r rhwydweithiau er cyfleustra a mwynhad hirdymor y cyhoedd. Casglaf y byddai'r cynllun yn darparu manteision hirdymor i'r rhai sy'n defnyddio hawliau tramwy cyhoeddus [4.102, 4.205-4.206].

### **Cyllid, Economeg ac Amcanion**

- 10.25 Sefydlwyd cadarnhad o gyllid ar gyfer y cynllun gan ei gynnwys yn rhaglen Llywodraeth Cymru. Cwblhawyd y dadansoddiad cost a budd ar gyfer y cynllun yn unol â gweithdrefnau a fabwysiadwyd yn genedlaethol. Roedd y rhain yn awgrymu y byddai'r cynllun yn cynrychioli buddsoddiad cadarn o gyllid cyhoeddus a, phe byddai'r rhannau sy'n weddill o'r cynllun cyffredinol i ledu'r A465 yn cael eu cwblhau, byddai gwerth am arian adeiladu Rhan 2 yn cael ei hyrwyddo ymhellach. Hefyd, rwyf wedi nodi'r manteision economaidd ehangach a fyddai'n cronni i'r gymuned. Byddai'r rhain yn deillio o'r manteision y byddai trafndiaeth well yn eu hwyluso pe byddai'r cynllun yn cael ei adeiladu, ond er bod y manteision cymunedol ychwanegol posibl hyn yn berthnasol, nid ydynt yn hanfodol ar gyfer sefydlu achos economaidd cadarn ar gyfer y cynllun [4.92-4.97].
- 10.26 Mae'r contract adeiladu wedi ei seilio ar gymhelliant er mwyn ceisio rheoli costau. Mae ganddo'r nod o gyflogi cyflogaion newydd, byddai'n cyflawni mantais gymdeithasol uniongyrchol i'r ardal, a byddai ganddo'r potensial o fanteision gweddilliol tymor hwy yn deillio o hynny. Dylai manteision addysgol gynyddu oherwydd ymgysylltiad y contractwr â'r ysgol leol ym Mryn-mawr. Casglaf fod y cynllun wedi ei ddylunio'n briodol a bod dull adeiladu trylwyr a phriodol yn sail iddo [4.98].

- 10.27 Yn fy marn i, byddai gan y cynllun achos profedig sy'n gwneud lles economaidd, er ei botensial ehangach. Casglaf achos economaidd da dros symud y cynllun yn ei flaen, y dylid trefnu bod cyllid ar gael o fewn amserlen resymol ac y dylai ei adeiladu helpu ymdrechion i adfywio ardal Blaenau'r Cymoedd. Byddai pob amcan yn cael ei gyflawni'n sylweddol a byddai cyflawni'r amcanion hynny, yn fy marn i, yn gyfystyr â mantais gymdeithasol sylweddol ar gyfer traffig trwodd ac, o bosibl, economi cymoedd de Cymru [4.54].

***Yr Effaith ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig, ar Rywogaethau a Chynefinoedd***

- 10.28 Yn fy marn i, mae Llywodraeth Cymru wedi cynnal astudiaethau'n ofalus er mwyn asesu'r effaith y byddai'r cynllun yn ei chael ar dair Ardal Cadwraeth Arbennig: Safleoedd Ystlumod Wysg, Coedydd Cwm Clydach ac Afon Wysg. Mae'r rhain wedi arwain at baratoi Datganiad i Hysbysu Aseiad Priodol cynhwysfawr o'r effaith y gall y cynllun ei chael ar yr ACA [4.132-4.143].
- 10.29 Mae'r Datganiad yn cydsynio â Chyfarwyddeb Cynefinoedd 92/43/EEC, ac yn ymdrin yn gywir â manylion am yr effaith amgylcheddol y byddai'r cynllun yn ei chael ar yr ACA. Mae Rheoliad 61 y Rheoliadau Cynefinoedd yn ei gwneud yn ofynnol i'r Awdurdod Cymwys (Gweinidogion Cymru, yn achos yr A465) wneud aseiad priodol o'r goblygiadau y byddai'r cynllun yn eu cael ar y safleoedd dynodedig Ewropeaidd arbennig hyn cyn rhoi caniatâd i'r cynllun fynd rhagddo.
- 10.30 Yn yr achos hwn, ac yn dilyn llawer o ystyriaeth a thrafodaeth fanwl rhwng Llywodraeth Cymru a CNC, daeth i'r amlwg, o ran casgliadau'r Datganiad, nad oedd cytundeb llwy ynghylch lefel yr hyder y gellid ei chymhwyso i'r casgliad y byddai effaith y cynllun ac ACA Safleoedd Ystlumod Wysg yn anarwyddocaol. Mewn geiriau eraill, ni ellid diystyru'r effaith negyddol ar gyfanrwydd safle dynodedig Ewropeaidd [4.140-4.143].
- 10.31 Mae barn arbenigwr Llywodraeth Cymru a swyddogion CNC yn fy narbwylo y gall fod rhywfaint o effaith niweidiol fyrdymor ar yr ystlum pedol lleiaf, oherwydd ni fyddai tynnu toed a llwyni yng nghanau cynnar y gwaith adeiladu yn cael ei lliniaru'n llwyr nes i'r coed a llwyni cyfnewid aeddfedu'n ddigonol. Fodd bynnag, rwy'n fodlon na ddylai'r effaith fod o lawer o bwys i'r rhywogaeth ac, y tu hwnt i'r tymor byr, mae'n amlwg y byddai'r mesurau a gyflwynir ar gyfer lliniaru, plannu cydadferol a chlwydfannau newydd i ystlumod yn helaeth, yn cael eu cynnal a chadw a'u targedu'n dda ac, yn y pen draw, yn well na'r sefyllfa bresennol [4.140-4.143].
- 10.32 Ni fyddai'r cynllun yn effeithio ar unrhyw gynefinoedd na rhywogaethau â blaenoriaeth [4.145].
- 10.33 Yn yr amgylchiadau hynny, ac er mwyn darbwyllo Gweinidogion Cymru y dylai'r prosiect fynd rhagddo, cynhaliodd Llywodraeth Cymru astudiaeth bellach, fel oedd yn ofynnol dan Reoliadau 62 a 66 Cyfarwyddeb Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010. Ei nod oedd dangos y bodlonwyd y profion a bennwyd gan Reoliad 62. Roedd angen cadarnhad ar y profion hynny: "bod rhesymau hanfodol er budd cyhoeddus tra phwysig dros adeiladu'r cynllun, nad oedd unrhyw atebion amgen y gellid eu cyflwyno a fyddai'n cael gwared â'r effaith negyddol ar y safle Ewropeaidd, ac y byddai'r cynllun yn sicrhau mesurau

cydadferol digonol i sicrhau y gwarchodir cydlyniad cyffredinol Natura 2000 [4.143].

10.34 Yn hyn o beth, rwy'n fodlon bod y 'Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol' yn gynhwysfawr, ond arweiniodd hyn at rywfaint o amheuaeth y gall y cynllun gael effaith niweidiol ar ACA Safleoedd Ystlumod Wysg. Oherwydd yr amheuaeth hon, gwnaed Atodiad i'r SIAA a chynhyrchwyd SASICOM i ystyried p'un a oedd atebion amgen y gellid fod wedi eu mabwysiadu i gyflawni amcanion y cynllun, p'un a oes "rhesymau hanfodol er budd cyhoeddus tra phwysig" i'r cynllun fynd rhagddo, a ph'un a fyddai digon o fesurau cydadferol wedi eu cynnwys yn y cynllun [4.144].

10.35 Casglaf y dangoswyd y canlynol:

- nid oes unrhyw gynigion amgen a all gyflawni amcanion y cynllun yn rhesymol
- mae'n amlwg bod adeiladu'r cynllun yn hanfodol er budd cyhoeddus
- mae'r mesurau cydadferol yn amrywiol, yn eang ac yn helaeth, a byddai'r rhain yn sicrhau y gwarchodir cydlyniad cyffredinol Natura 2000 [4.145].

10.36 Felly, yn fy marn i, gall Gweinidogion Cymru (fel yr Awdurdod Cymwys) fod yn sicr y bodlonwyd y profion a osodir gan y Rheoliadau ac, o ganlyniad, y gall y cynllun fynd rhagddo [4.147].

### ***Y Datganiad Amgylcheddol a'i Atodiad***

10.37 Cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol Llywodraeth Cymru yn unol â Chyfarwyddebau Ewrop a'r DU, a nodir yr ymgynghorwyr â'r holl Awdurdodau Statudol wrth ddatblygu'r cynllun. Ystyriwyd y sylwadau a'r cynrychioliadau gan y Cyrff Statudol ar y Datganiad Amgylcheddol wrth lunio fy nghasgliadau. Nid oedd unrhyw heriau difrifol i'r Datganiad Amgylcheddol na aethpwyd i'r afael â nhw yn y Datganiad Amgylcheddol Atodol, a gohebiaeth rhwng y partïon [4.124-4.310].

10.38 Rwy'n fodlon bod y DA a'r DA Atodol:

- yn bodloni gofynion Deddfau a Chyfarwyddebau amrywiol
- yn bodloni pryderon CNC, Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a Chyngor Sir Fynwy [4.130].

### ***Effaith Amgylcheddol Gyffredinol***

10.39 Yn gyffredinol, nodaf erbyn diwedd yr Ymchwiliad fod CNC, APCBB a'r awdurdodau lleol wedi derbyn y cynllun a'i effaith amgylcheddol, yn amodol ar fonitro parhaus a chyflawni'r tasgau a bennir yn y Rhestr Ymrwymiadau. Casglaf y byddai hynny'n ffordd angenrheidiol a boddhaol ymlaen [4.148].

### **Sŵn Traffig y Ffyrdd, Sŵn Adeiladu a Dirgryniad**

- 10.40 Byddai'r cynllun yn lleihau'r sŵn traffig presennol yn sylweddol wrth ochr yr A465. Byddai nifer sylweddol fwy o eiddo yn elwa nag yn dioddef niwed. Ni fyddai unrhyw eiddo'n destun lefelau sŵn annerbyniol. Mae'r effaith ar ardaloedd agored sensitif wedi ei chydbwyso a byddai rhai ohonynt yn cael profiad o gynnydd, ond ni fyddai effaith anghymesur yn digwydd mewn unrhyw ardal. Casglaf y byddai'r cynllun yn dderbyniol o ran sŵn traffig ym mhob man ac, at ei gilydd, byddai'n fuddiol iawn o ran gostwng sŵn canfyddadwy mewn ardaloedd preswyl. Nodaf y byddai angen i'r Swyddogion Iechyd yr Amgylchedd Lleol gymeradwyo amseroedd gweithio ac y byddai'r cyhoedd yn cael eu hysbysu am effeithiau adeiladu penodol. Byddai effeithiau sylweddol yn ystod y cyfnod adeiladu ac mae'n angenrheidiol defnyddio Swyddog Cyswllt y Cyhoedd ond, â hynny ar waith, at ei gilydd byddai effaith y sŵn adeiladu, er y byddai'n niweidiol, yn dderbyniol [4.161-4.164, 6.63, 6.74, 6.76, 6.90, 6.95, 6.98, 6.124, 6.138, 8.14, 8.68, 8.71, 8.77, 8.153, 8.167, 8.174, 8.186, 8.189].
- 10.41 Mynegodd nifer o unigolion bryder ynghylch canlyniadau gweithgareddau adeiladu, dirgryniad a sadrwydd y ddaear. Nid oedd unrhyw dystiolaeth i ategu'r ofnau hyn, er y mynegwyd yn glir yr ymrwymiad i ddefnyddio arfer gorau a byddai monitro'n digwydd. Casglaf na ddylai pryderon ynghylch dirgryniad a sadrwydd ddod i'r amlwg, cyn belled ag y defnyddir monitro priodol [6.12, 6.29, 6.63, 6.67, 6.74, 6.76, 6.90, 6.95, 6.98, 6.111, 6.113, 6.125, 6.139, 8.11, 8.29, 8.38, 8.42, 8.146, 8.154].

### **Ansawdd Aer**

- 10.42 Rwy'n fodlon yr aseswyd effaith y cynllun ar ansawdd aer yn unol â'r fethodoleg a amodwyd gan y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd. Nodaf for defnyddio'r llawlyfr yn orfodol ar gyfer asesiadau cefnffyrdd. Rwy'n sicr nad yw'r cynigion yn bygwth unrhyw drothwy ansawdd aer perthnasol nac unrhyw fater iechyd dynol. Ni fyddai llygredd aer yn achosi i'r amgylchedd naturiol ddioddef mewn unrhyw ffordd annerbyniol [4.194-4.204, 6.28, 6.74, 6.95, 8.28, 8.71]

### **Tirwedd**

- 10.43 Rwy'n fodlon y datblygwyd dyluniad tirlun y cynllun mewn ymgynghoriad â Chyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Cyngor Sir Fynwy, CNC ac APCBB. Mae'n amlwg bod tirlunio'r cynllun wedi ei ddylunio'n ofalus er mwyn meithrin ei berthynas â'r Parc Cenedlaethol ac ardaloedd preswyl lleol, gan ystyried y cyngor arbenigol gan y Cyrff Statudol sy'n gysylltiedig â'r Parc Cenedlaethol. Byddai effaith niweidiol a lleol ar y gamlas i'r gorllewin o Bont 103 ond, mewn mannau eraill, byddai'r gamlas yn elwa ar gysgodi'r ffordd, ynghyd â chymunedau lleol Gilwern a Maesygartha [4.149-4.157, 6.7, 6.8, 6.12, 6.36, 6.71, 6.79, 6.97, 6.139, 6.143, 6.144, 8.6, 8.35, 8.54, 8.73, 8.98, 8.184, 8.199, 8.200].
- 10.44 Ceir golygfeydd pell o goridor y cynllun o ran gyfyngedig iawn o Safle Treftadaeth y Byd anferth Blaenafon ond, o'r man hwnnw, mae'r ffordd bresennol, peilonau a phrif linellau trydan eisoes yn nodweddion trechol. Yn hyn o beth, casglaf y byddai'r effaith weledol ar Safle Treftadaeth y Byd yn finimol [4.130, 4.149, 4.157, 4.181- 4.185].

- 10.45 Felly, ar y cyfan, casglaf fod y cynigion tirlunio wedi eu hystyried yn drylwyr. Mae'r amgylchedd y byddai'r cynllun yn mynd trwyddo, er bod y ffordd bresennol a seilwaith amlwg arall eisoes yn effeithio arno, yn sensitif. Felly, ar yr amod bod trafodaethau â'r Cyrff Statudol ynghylch y manylion yn parhau, bydd canlyniad boddhaol yn canlyn.

### ***Treftadaeth Ddiwylliannol***

- 10.46 Byddai llawer o'r cynllun yn mynd trwy neu yn ymyl ardaloedd sy'n gyfoethog ac yn ddwys o ran treftadaeth ddiwylliannol a, thrwy wneud hynny, byddai'n achosi rhai effeithiau niweidiol. Fodd bynnag, rwy'n sicr na fyddai'r effeithiau hyn, naill ai'n unigol neu'n gronnu, yn anghymesur ac y byddant yn fuddiol, mewn manau. Byddai angen gofal ychwanegol wrth adeiladu'r wal gynnal ger y gamlas yng Ngilwern ac wrth gloddio'r tir yn SoDdGA Brynmawr Section, a thynnaf sylw at hynny, ond rwy'n siŵr fod y rhai sy'n gyfrifol am y gwaith adeiladu yn llawn gwerthfawrogi sensitifrwydd y safleoedd hyn a'r angen i fynd ati'n ofalus ac yn unol â'r Ymrwymadau. Cyn belled ag y caiff dull gofalus ei arfer, byddai effaith y cynllun ar dreftadaeth ddiwylliannol yn hollol dderbyniol [4.177-4.193, 6.42, 6.97, 6.134, 6.142, 6.143, 6.144, 8.31, 8.6, 8.53, 8.127, 8.197].

### **Gwrthwynebiadau Unigol**

- 10.47 Trof nawr at fy ystyriaeth o'r gwrthwynebiadau unigol a'r cynrychioliadau ynghylch y Gorchmynion drafft.

### ***Gwrthwynebiadau a dynnwyd yn ôl erbyn diwedd yr Ymchwiliad***

- 10.48 O'm hastudiaeth o ohebiaeth rhwng y partïon amrywiol, rwy'n fodlon y cynhaliwyd trafodaethau ac y daethpwyd i gytundebau â 18 o'r 62 o wrthwynebwyr. Roedd rhai o'r cytundebau hyn yn dibynnu ar Lywodraeth Cymru yn ceisio addasiadau i'r Gorchmynion drafft cyhoeddedig wrth eu gwneud. Rwyf wedi ystyried yr holl gyfryw addasiadau. Casglaf y byddai'r cytundebau hynny'n cynrychioli ffordd foddhaol ymlaen.

### ***Gwrthwynebiadau a oedd yn weddill erbyn diwedd yr Ymchwiliad***

- 10.49 Eir i'r afael â'r gwrthwynebiadau a oedd yn weddill erbyn diwedd yr Ymchwiliad yn uniongyrchol isod.

### **Gwrthwynebwyr Statudol ac Anstatudol a oedd yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

#### ***CNC ac APCBB (O33, O36, O36A)***

- 10.50 Rwy'n ymwybodol y cydweithiodd y ddau Gorff Statudol hyn â Llywodraeth Cymru dros gyfnod hir er mwyn negyddu unrhyw ofnau y byddai'r cynllun yn cael effaith niweidiol ddifrifol ar yr amgylchedd, yn enwedig Cwm Clydach a'r Parc Cenedlaethol, yn fwy cyffredinol. Daeth y tri pharti i gytundeb ynghylch cynnwys Rhestr Ymrwymadau a Phrotocol i'w ddilyn cyn ac yn ystod y gwaith adeiladu ac yn ystod y cyfnod cynnal a chadw. Arweiniodd hyn at dynnu'r gwrthwynebiadau yn ôl. Casglaf fod hyn yn ganlyniad boddhaol sy'n galluogi



datblygu'r cynllun i gael ei lywio'n unol â'r cytundebau, y mae'n rhaid iddynt fod yn rhwymol [6.1-6.9, 8.1-8.5].

### ***Y Cynghorydd Simon Howarth (O58)***

- 10.51 Rwy'n ymwybodol bod y Cynghorydd Howarth wedi cynrychioli nifer o bwyntiau sy'n peri pryder i'r preswylwyr lleol, a'i fod wedi dadlau'n aml yn yr Ymchwiliad ac wedi trafod â Llywodraeth Cymru. Rwyf wedi nodi'r holl bwyntiau a gododd yn ysgrifenedig ac o ganlyniad i gael ei groesholi.
- 10.52 Fodd bynnag, rwy'n rhannu beirniadaeth y Cyngor Cymuned o ramp deheuol pont droed Dan y Coed, a fyddai nid yn unig yn estyn dros y cwm ond hefyd yn edrych dros yr anheddau yn Dan y Coed, yn ddiangen, yn fy marn i. Rwy'n cydnabod manteision esthetig cysondeb o ran dylunio teulu o bontydd troed ond, yn fy marn i, byddai'r pris yn rhy uchel. Gwerthfawrogaf wrth gydnabod yr effaith ymwithiol leol y byddai'r ramp yn ei chael ar gartrefi pobl, fod Llywodraeth Cymru wedi cynnig aliniad addasedig ar gyfer y ramp er mwyn ei symud ymhellach oddi wrth Dan y Coed. Yn amlwg, byddai hynny'n gwella ei derbynioldeb ond, yn fy marn i, ddim yn ddigonol, yn enwedig pan fyddai cynnig amgen hollol ymarferol ar gael. Felly, rwyf wedi argymhell addasiad i'r perwyl hwnnw, a dylai hynny leddfu pryderon y Cyngor Cymuned yn hyn o beth [6.71, 8.35].
- 10.53 Rwy'n fodlon y byddai Pont Navigation Inn, yn cludo ychydig iawn o draffig cerbydau, yn ddiogel i feicwyr a cherddwyr hefyd. Gallai marchogion ddefnyddio'r lôn gerbydau [6.71, 8.34].
- 10.54 Rwyf wedi dod i gasgliadau ynghylch Cynigion Amgen 1b a 2b ym mharagraffau 10.188 a 10.201, yn ôl eu trefnu.
- 10.55 Rwy'n sicr y byddai'r contractwr yn rheoli gweithgareddau adeiladu yn drylwyr er mwyn lleihau unrhyw fygythiad i'r cyhoedd ac ymatal unrhyw amhariad, ond ymddengys i mi, â chynllun o'r cymhlethdod hwn, bod siŵr o fod rhywfaint o amhariad ar y gymuned leol er mwyn cyflawni budd cyhoeddus y prosiect yn y pen draw. Nodaf yr addewidion sy'n gysylltiedig â'r Swyddog Cyswllt y Cyhoedd, y mae ei rôl mewn cynllun cymhleth o'i fath, yn fy marn i, yn hanfodol [6.74, 8.38, 8.39].
- 10.56 Rwyf wedi ymdrin â mater hirbarhaol y troadau ffurf S ar Station Road yn fy nghasgliad o achos Mrs Hook, i'r perwyl fod y Cyngor Sir yn gyfrifol am ddatrys yr anfanteision a achoswyd gan gau Tŷ Gwyn Road yn gynharach, o ran y Gorchmynion sydd ger fy mron. Serch hynny, rhaid i mi dynnu sylw at bryder parhaus. Mae'n amlwg yr aethpwyd i'r afael â'r materion sy'n deillio o gau Tŷ Gwyn Road yn gynharach yn Ymchwiliad 1998 a, bryd hynny, roedd y Cyngor Sir o'r farn y gall gwaith lleoledig ar rwydwaith y ffyrdd liniaru effeithiau cau Tŷ Gwyn Road ar y pryd ar breswylwyr lleol [6.73, 8.36].

### ***Cyngor Cymuned Llanelly (O44)***

- 10.57 Rwyf wedi nodi bod gan aelodau'r Cyngor Cymuned safbwyntiau gwrthwynebol ar egwyddor deuoli, ond roedd pob un ohonynt yn poeni am yr effaith leol y byddai'n ei chael yn ystod y gwaith adeiladu ac wedi hynny [6.10].

- 10.58 Yn fy marn i, mae adeiladu cynllun ffordd o'r cymhlethdod hwn yn amgylcheddol heriol iawn Cwm Clydach yn sicr o achosi amhariad i'r lleoliad dros gyfnod hir, a gallaf ddeall yn iawn bryderon y rhai sy'n cynrychioli'r gymuned leol. Fodd bynnag, rwy'n sicr y byddai'r contractwr yn rheoli gweithgareddau adeiladu yn drylwyr er mwyn lleihau unrhyw fygythiad i'r cyhoedd ac ymatal unrhyw amhariad. Nodaf yr addewidion sy'n gysylltiedig â'r Swyddog Cyswllt y Cyhoedd, y mae ei rôl mewn cynllun cymhleth o'i fath, yn fy marn i, yn hanfodol [6.11, 6.14, 8.11, 8.13].
- 10.59 Rwyf hefyd wedi nodi dymuniad y Cyngor Cymuned i ddisodli Pont Droed Gwesty'r Lion yng Ngilwern â Chynnig Amgen 2, yn ddelfrydol, a'i fod yn hyrwyddo ffordd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y gorllewin – Cynnig Amgen 1b. Rwyf wedi amlinellu fy nghasgliadau ar y rhain ym mharagraffau 10.194 a 10.204 [6.10, 6.13, 8.9]
- 10.60 Hefyd, gallaf ddeall pryder y Cyngor Cymuned ynghylch arosfannau bysiau cyfnewid, ond wedi ystyried lefel eu defnydd, lleoliad arosfannau bysiau yn y pentref a'r llwybrau gwell i gerddwyr a fyddai'n deillio o'r Gorchmynion drafft a'm hargymhelliad atodol ym mharagraff 10.200, rwy'n fodlon eu bod yn rhesymol. Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai'r arosfannau bysiau presennol yn aros tra eu bod yn ddiogel ac, wedi hynny, byddai'r contractwr yn trefnu bws wennol i bobl leol. Yn fy marn i, byddai hynny'n rheoli'r contract yn foddhaol, a dylid ei fabwysiadu er mwyn gwneud amodau lleol yn dderbyniol yn ystod y cyfnod adeiladu [6.12, 8.12].
- 10.61 O ran golwg arfaethedig y pontydd troed, nid wyf yn rhannu barn y Cyngor Cymuned y byddant yn anghyson â'r ardal. I'r gwrthwyneb, rwy'n rhannu cefnogaeth y tri awdurdod yr ymgynghorwyd â nhw ynghylch y mater hwn, ac rwyf o'r farn y byddai dur rhydlyd a phren yn fwyaf priodol i adlewyrchu treftadaeth gwneud haearn yr ardal [6.12, 8.6].
- 10.62 Fodd bynnag, rwy'n rhannu beirniadaeth y Cyngor Cymuned o ramp deheuol pont droed Dan y Coed, a fyddai nid yn unig yn estyn dros y cwm ond hefyd yn edrych dros yr anheddau yn Dan y Coed, yn ddiangen, yn fy marn i. Rwy'n cydnabod manteision esthetig cysondeb o ran dylunio teulu o bontydd troed ond, yn fy marn i, byddai'r pris yn rhy uchel. Gwerthfawrogaf wrth gydnabod yr effaith ymwthiol leol y byddai'r ramp yn ei chael ar gartrefi pobl, fod Llywodraeth Cymru wedi cynnig aliniad addasedig ar gyfer y ramp er mwyn ei symud ymhellach oddi wrth Dan y Coed. Yn amlwg, byddai hynny'n gwella ei derbynioldeb ond, yn fy marn i, ddim yn ddigonol, yn enwedig pan fyddai cynnig amgen hollol ymarferol ar gael. Felly, rwyf wedi argymhell addasiad i'r perwyl hwnnw, a dylai hynny leddfu pryderon y Cyngor Cymuned yn hyn o beth [6.12, 8.7].
- 10.63 Rwy'n fodlon y byddai gan y contractwr weithdrefnau rheoli priodol ar waith ar gyfer cloddio unrhyw hen ddeunydd tomenni a all fod yn beryglus [6.14, 8.15].
- 10.64 Rwyf hefyd yn sicr y byddai'r cynllun yn lleihau llygredd golau a sŵn traffig y ffyrdd yn Saleyard a Maesygartha [6.12, 8.14].

**Mr Nick Mills a Mrs Mills o Castle Narrowboats Ltd (O39)**

- 10.65 Rwy'n fodlon y byddai'r cynllun yn gostwng lefelau sŵn yn yr eiddo ac ar hyd

darn lleol y gamlas ac, o ganlyniad, ni ellid cyfiawnhau rhwystr sŵn wedi ei osod ar wal yn y lleoliad hwn [6.90, 8.68].

- 10.66 Yn fy marn i, byddai cael gwared â'r coed aeddfed i alluogi wal gynnal sylweddol i gael ei hadeiladu yn cael effaith niweidiol ar yr olygfa o'r ardal uniongyrchol o gwmpas Castle Narrowboats, er gwaethaf cynnig Llywodraeth Cymru i wynebu'r wal gynnal â charreg leol neu garreg nadd. Derbynias, oherwydd y lle cyfyngedig sydd ar gael i ledu'r ffordd yn yr ardal leol hon o Gilwern, byddai ateb amgen yn anymarferol. Fodd bynnag, mewn mannau eraill, byddai amgylchedd y gamlas yn elwa'n sylweddol ar y cynllun, felly ni ddylai'r cynllun gael lawer o effaith niweidiol barhaus ar hurio cychod camlas [6.91, 8.67].
- 10.67 Cytunaf y byddai'n rhagofal call i arunigo a draenio'r gamlas yn gyfagos at y wal gynnal arfaethedig wrth i'r gwaith adeiladu gael ei gwblhau, ac y dylai'r gwaith hwn gael ei dargedu y tu allan i dymor yr haf. Dylid cysylltu â Mr a Mrs Mills yn barhaus ynghylch y rhaglen adeiladu. Casglaf pe byddai hyn yn cael ei wneud, a bod y gwaith lleol yn cadw'n glir o weithrediadau cynnal a chadw'r cwmni yn ystod y gaeaf, byddai effaith y gwaith ar y cwmni yn dderbyniol [6.92, 8.70].

***Mrs Hilary a Mr Graham Lipscombe (O6)***

- 10.68 Rwyf wedi mynd i'r afael â'r achos o blaid y cynllun ym mharagraffau 10.12-10.46 ond casglaf yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai effaith niweidiol ar gwmpasoedd Mr a Mrs Lipscombe ac ar eu busnes hefyd, o bosibl. Yn fy marn i, byddai hyn yn codi'n bennaf oherwydd sŵn adeiladu gyda'r nos ac, er y byddai'n rhagfynegadwy, ni ellid ei gynllunio'n ddigon ymlaen llaw â digon o fanylder i rybuddio cwsmeriaid yn foddhaol. O ystyried cymhlethdodau difrifol y cynllun, derbynias y byddai gwaith sylweddol gyda'r nos yn anochel ac yn angenrheidiol, ac y byddai effeithiau adeiladu niweidiol lleol yn ystod y diwrnod gwaith a thros gyfnod hir. Fodd bynnag, rwy'n fodlon y byddai arferion a phrotocolau'r safle yn ymatal yr effeithiau niweidiol hyn, lle bo hynny'n ymarferol. Dylid cysylltu â Mr a Mrs Lipscombe yn barhaus yn ystod cyfnod adeiladu'r cynllun [6.75, 8.42].
- 10.69 Rwy'n hollol fodlon â dyluniad y cynllun, gan gynnwys y groesfan arfaethedig i farchogion yng Ngilwern, dyluniad y bont droed a'r mesurau lliniaru sydd eu hangen i wneud y cynllun yn foddhaol i amgylchedd y Parc Cenedlaethol. Yn fy marn i, byddai eiddo Mr a Mrs Lipscombe yn elwa yn y tymor hir. Gellid talu iawndal ar gyfer colled busnes byrdymor, pe byddai hynny'n briodol [6.76, 8.42, 8.46].

***Mr Michael a Mrs Mair Edwards (O13)***

- 10.70 Rwyf wedi dod i gasgliadau ar yr achos ar gyfer y cynllun ym mharagraffau 10.12-10.46. Wrth ddod i'r casgliadau hynny, rwy'n sicr bod Llywodraeth Cymru wedi cydnabod unigrywiaeth harddwch cynhenid Cwm Clydach. Wrth wneud hynny, mae wedi cynnig gwaith tirlunio a lliniaru helaeth i gyfyngu ar effeithiau niweidiol y cynllun ac, mewn mannau, ategu harddwch naturiol y cwm. Yn fy marn i, mae'r mesurau hynny, ynghyd â mesurau i warchod treftadaeth yr ardal, ei hatyniadau i ymwelwyr ac ad-drefnu hawliau tramwy,

yn gwneud effeithiau'r cynllun yn dderbyniol o'u cydbwysu yn erbyn ei fuddion cyhoeddus. Ni allaf gasglu y byddai harddwch cynhenid y cwm yn cael ei golli ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol o ganlyniad i ledu'r ffordd bresennol. Er bod colli darn byr o'r hen dramffordd yn druenus, byddai harddwch cynhenid y cwm yn parhau i'w fwynhau yn y dyfodol [6.78, 6.79, 8.53, 8.54].

- 10.71 Cafodd y dystiolaeth traffig yr oedd y casgliad y dylai'r cynllun fynd rhagddo wedi ei seilio arni'n rhannol ei chyflwyno'n broffesiynol a'i dadlau yn yr Ymchwiliad. Rwy'n sicr bod y dystiolaeth hon yn cydsynio â'r fethodoleg safonol, bod yr arolygon yn briodol a bod y rhagfynegiadau twf, ar sail y dystiolaeth, yn rhesymol. Yn fy marn i, roedd y dystiolaeth traffig yn sail gadarn iawn ar gyfer asesu'r angen i wella Rhan 2 y cynllun. Roedd hefyd yn dangos yr anfanteision o ran trafndiaeth a'r economi o wneud ychydig iawn i ychwanegu capasiti at y lôn gerbydau a'i chyffyrdd [6.78, 8.51].
- 10.72 Rwyf wedi adrodd ar Gynnig Amgen 5, fel y'i cyflwynwyd i Lywodraeth Cymru ar sail trafodaethau â Mr Edward, ym mharagraffau 9.31-9.35. Rwyf wedi dod i gasgliad ar ei rinweddau o gymharu â'r cynllun cyhoeddedig ym mharagraff 10.207.

**Mr Mike a Mrs Gillian Shepherd (O14)**

- 10.73 Derbyniaf fod angen caffael llain 3/16a er mwyn cyflawni'r gwaith, ond nodaf y byddai'r bloc stablau'n aros. Byddai hynny'n ganlyniad angenrheidiol a boddhaol i'r mater. Nodaf y byddai rhannu'r mynediad arfaethedig trwy lain 3/16 yn dderbyniol gan Lywodraeth Cymru. Pe byddai cytundeb yn cael ei wneud ar hyn, byddai hynny'n ganlyniad boddhaol hefyd [6.23, 8.25].
- 10.74 Cynigiodd Llywodraeth Cymru addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i leihau maint llain 3/26. Byddai hynny'n galluogi ardal fwy i barhau'n dir pori. Yn fy marn i, yr addasiad yw'r cynnig mwyaf derbyniol. Ni fyddai'n niweidio unrhyw barti [8.25].
- 10.75 Derbyniaf hefyd fod y cynllun wedi ei ddadansoddi'n gywir o ran ansawdd aer, fel sy'n ofynnol gan y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd ac, ar sail y dystiolaeth a gyflwynwyd, ni fyddai'n bygwth iechyd dynol [6.28, 8.28].
- 10.76 Yn fy marn i, nid yw'r rhagolwg o ledu'r ffordd ar yr ochr ogleddol yn gynnig ymarferol [6.30, 8.30].
- 10.77 Nodaf, heb unrhyw fath o rwystr, y byddai Hayman's Cottage yn dioddef cynnydd sylweddol mewn sŵn. Byddai'r lôn gerbydau nid yn unig yn dod yn agosach at yr eiddo, ond byddai'r gefnen bwysig sy'n allwyo rhywfaint o sŵn yn y lleoliad hwn ar hyn o bryd, yn cael ei thynnu wrth ledu'r ffordd. Mae'n dilyn y byddai sŵn o'r ffordd ddeuol yn cael effaith niweidiol ar ardaloedd yn gyfagos at Hayman's Cottage hefyd – heneb gofrestredig Gwaith Haearn Clydach, Smart's Bridge a'r dynesiad tawel at yr ardaloedd hyn, sy'n amlwg yn cael eu mwynhau gan gymaint o ymwelwyr. Byddai'r effaith niweidiol honno yn cynyddu wrth i amser fynd yn ei flaen [6.29, 8.29].
- 10.78 Mae'n amlwg y byddai ffens ag estyll caeedig ar hyd ffin Hayman's Cottage yn aneffeithiol o ran lleihau sŵn traffig, dim ond rhwystr yn agos at ffynhonnell y

sŵn a fyddai'n effeithiol, a byddai angen i hwnnw fod yn 100m o hyd. Yn fy marn i, byddai'r cyfryw rwystr yn dod am gost annerbyniol a byddai angen cwympo coed, sef rhagolwg y byddai Mr a Mrs Shepherd yn ei wrthwynebu. Fel dewis arall, nodaf y gellid adeiladu rhwystr solet ochr yn ochr â'r lôn gerbydau i gyfeiriad y gorllewin, yn hytrach na rhwystr metel safonol, a fyddai'n angenrheidiol i gydymffurfio â safonau diogelwch. Byddai hynny'n lleihau sŵn oddeutu 3dB (A) ac ni fyddai'n eithafol o ddrud. Ni fyddai'r awdurdodau perthnasol yn ei wrthwynebu [6.29, 8.29].

- 10.79 Felly, wrth barchu unigrywiaeth yr ardal gyhoeddus annwyl iawn hon, y warchodaeth y byddai'n ei chynnig i Hayman's Cottage a'r safleoedd treftadaeth cyfagos, casglaf y gellir cyfiawnhau rhwystr solet yn uniongyrchol gyfagos at y lôn gerbydau i gyfeiriad y gorllewin, ac y dylid ei ddarparu fel rhan o'r cynllun [6.29, 8.29].
- 10.80 Rwy'n deall barn Mr a Mrs Shepherd y byddai'n ymddangos yn afresymegol adeiladu ramp ar gyfer pont droed Dan y Coed ar yr ochr ddeheuol, ond darparu grisiau i'r gogledd. O ran mynediad yn unig, byddwn yn cytuno. Fodd bynnag, mae dyluniad siapus y ramp yn deillio o anghenion esthetig yr ardal a pholisi golwg weledol gyffredinol y cyfryw strwythurau oddi mewn i'r cwm. Deallaf y dymuniad am gysondeb, gan gynnwys defnyddio dur rhydlyd. Er y byddai'r ramp deheuol yn siapus, mae'n amlwg y byddai'n estyn i'r cwm. Mae preswylwyr lleol, Cyngor Cymuned Llanelly a'r Cynghorydd Howarth wedi mynegi pryder cryf ynghylch yr ymwthiad y byddai'r ramp yn ei gael, yn estyn fel ag y byddai dros yr anheddau yn Dan y Coed [6.24, 8.31].
- 10.81 Yn yr Ymchwiliad, cyflwynodd Llywodraeth Cymru dyluniad o'r bont droed wedi ei addasu'n sylweddol, a oedd yn symud y ramp ymhellach oddi wrth Dan y Coed. Rwy'n derbyn y byddai iddo fanteision amlwg i'r preswylwyr, ond byddai'n estyn i'r cwm o hyd pan nad oes angen iddo wneud hynny, a byddai'n agos at yr anheddau o hyd. Yn fy marn i, ni ellir cyfiawnhau'r cyfryw ramp ar saith esthetig a dylid ei ddisodli naill ai gan risiau neu ramp syth sy'n gyflin â'r lôn gerbydau. Casglaf y byddai gwneud fel arall yn anghymwynas i'r gymuned leol. Felly, rwyf wedi argymhell addasiad yn Atodiad Ch i adlewyrchu hynny [6.24, 8.31].
- 10.82 Nodaf y byddai ymdrechion yn cael eu gwneud i ddarparu maes parcio dros dro i ymwelwyr wrth ochr y caeade adeiladu dros dro yn Saleyard. Byddai hynny'n anfoddhaol ond, o ystyried nad oes gan y maes parcio presennol unrhyw fesurau diogelwch anghyffredin, nid wyf yn gwneud unrhyw argymhelliad yn hynny o beth, nad yw'n fater i Lywodraeth Cymru [6.27, 8.32].

#### **Mintblue Properties Ltd (O24)**

- 10.83 Adroddwyd ar yr achosion unigol o blaid y cynigion cyhoeddedig ar gyfer cyffordd Bryn-mawr a Chynigion Amgen 3a a 3b ym mharagraffau 9.23-9.28 uchod, a lluniau fy nghasgliadau arnynt ym mharagraffau 10.202-10.205.
- 10.84 Rwy'n sicr y byddai angen holl dir y Gorchymyn Prynu Gorfodol y mae'r cwmni'n berchen arno ar gyfer y cynllun, gan gynnwys y tir datblygadwy. Yn yr hanfod, mae hynny'n rhewi ased y cwmni ac, er nad yw Llywodraeth Cymru

wedi ceisio cytuno i brynu'r tir trwy gytundeb, penodwyd Prisiwr Dosbarth i geisio penderfynu ar iawndal yn fuan. Yn hyn o beth, nid wyf yn beirniadu Llywodraeth Cymru o gwbl, oherwydd y byddai wedi bod bron yn amhosibl cytuno i brynu'r holl dir ar gyfer cynllun mor gymhleth cyn cyhoeddi'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, heb y perygl o golli arian o bwrs y wlad pe na fyddai'r cynllun dadleuol yn cael ei gymeradwyo [6.17-6.19, 8.22-8.24].

- 10.85 Oherwydd bod iawndal yn disgyn y tu allan i gwmpas yr Ymchwiliad, nid wyf yn gwneud unrhyw argymhelliad priodol, ond tynnaf sylw ar yr angen ymddangosiadol i ddatrys materion yn hwylus.

### ***Black Lion Enterprises Ltd (O54)***

- 10.86 Mae'n anffodus, er gwaethaf ymgynghoriad cyhoeddus, nad oedd perchenogion presennol y Navigation Inn yn gwerthfawrogi sut y byddai'r cynllun yn effeithio ar eu cynigion yn gynharach, er bod tystiolaeth glir eisoes ar gael yn gyhoeddus a oedd yn cadarnhau y byddai Gorchymyn 1999 wedi cael effaith ar y safle. Serch hynny, rwy'n fodlon yr ataliwyd y datblygiad oherwydd ffactorau nad ydynt yn gysylltiedig â'r cynllun [6.15, 8.17].
- 10.87 Ymgwymerwyd â'r holl weithdrefnau statudol sy'n gysylltiedig â'r Gorchymynion yn briodol. Mae'n amlwg bod yr holl dir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn angenrheidiol ar gyfer adeiladu'r cynllun ger y Navigation Inn, er y byddai rhywfaint o fân ail-ddylunio'n fuddiol i'r datblygiad [6.15, 8.18, 8.20].
- 10.88 Byddai rhywfaint o amhariad ar gwmpasoedd y Navigation Inn yn ystod y cyfnod adeiladu, y gellid ond ei wrthbwysu'n rhannol trwy'r contractwr yn trefnu ei waith i hwyluso mynediad gan gerbydau mawr i'r tu cefn i'r eiddo. Ni fyddai'r cyfryw amhariad yn achosi llawer o anghyfleustra i'r Navigation Inn yn ei gyflwr presennol, ond gellid ystyried iawndal i fynd i'r afael ag unrhyw anghyfleustra a all godi os bydd y datblygiad yn mynd rhagddo [8.18].
- 10.89 Rwyf wedi adrodd ar Gynnig Amgen 4 ym mharagraffau 9.29 a 9.30 uchod ac wedi llunio fy nghasgliadau arno ym mharagraff 10.206 [6.16].

### ***Ms Penelope Suff (O26)***

- 10.90 Mae'n amlwg y bydd adeiladu cynllun o'r maint hwnt ac â pheirianeg gymhleth yn golygu y bydd angen gweithio gyda'r nos. Byddai prosesau a rheolaethau adeiladu ar waith i leihau unrhyw effeithiau i lefel dderbyniol, er na fyddant yn cael eu dileu'n gyfan gwbl [6.82, 8.56].
- 10.91 Derbyniaf nad yw uwchraddio Llwybr Troed 333/55/1 yn fater i Lywodraeth Cymru, ond nodaf ei bod yn cynnig uwchraddio safonau pont droed Pont Harri oherwydd, pe byddai'r llwybr troed yn cael ei uwchraddio, ni fyddai newid ei statws yn cael ei rwystro gan strwythur annigonol. Byddai hynny'n ffordd briodol o symud ymlaen, ac rwy'n ei chefnogi [6.83, 8.57, 8.58].
- 10.92 Rwyf hefyd yn cefnogi marchogion yn defnyddio pontydd Gilwern a Saleyard a Chyffordd Glanbaiden wedi ei lliniaru. Byddai pob un ohonynt yn groesfannau

addas ar gyfer yr A465 [6.83, 6.86, 8.57].

- 10.93 Caiff yr angen i ddymchwel Pont Intermediate Road ei ddangos a'i gefnogi'n dda yn lleol. Yn amodol ar fân ailddyluniad i bont droed Hafod, gall marchogion ei defnyddio i groesi'r A465 ac rwyf wedi argymhell addasiad yn Atodiad Ch i alluogi hynny i ddigwydd: ni fyddai'r llwybr amgen trwy gyffordd Bryn-mawr, yn fy marn i, yn rhesymol o gyfleus neu'n addas i farchogion [6.84, 8.59].
- 10.94 Derbyniaf fod plannu tir fferm ar gyfer porthianna ystlumod yn annymunol o safbwynt amaethyddol ond, o ystyried yr angen a ddangoswyd i amnewid ardaloedd porthiannau ystlumod a gollir, mae'n angenrheidiol [6.86, 8.61].

**Mr Jack Bland a Mr Daniel Beynon (O27)**

- 10.95 Rwyf wedi dod i gasgliad ar yr achosion priodol o blaid y ffyrdd ymuno ac ymadael ychwanegol a'r bont droed ychwanegol ym mharagraffau 10.184-10.201 [6.87, 8.62].
- 10.96 Nodaf fod Llywodraeth Cymru wedi cynnig addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl i ddarparu cyfleuster troi i gerbydau cludo nwyddau at gyffordd Old Trap Road a Brunant Road. Byddai hynny'n ateb boddhaol i'r broblem leol gymhleth hon, a hebdo ni fyddai unrhyw lwybr amgen rhesymol i'r cau a gynigir gan y Gorchymynion drafft [6.89, 8.63, 8.64].
- 10.97 Fodd bynnag, derbyniaf farn Llywodraeth Cymru y byddai lleoli arosfannau bysiau ar yr A465 yn anodd iawn ac, o ystyried fy argymhelliad mewn perthynas â phont droed Gilwern, casglaf fod y cynigion ar gyfer arosfannau bysiau cyfnewid yng Ngilwern yn rhesymol, er nad ydynt yn ddelfrydol [6.88, 8.65].

**Mrs Joyce Smith (O43)**

- 10.98 Rwyf wedi dod i gasgliad ar yr achos am gyffordd well yng Ngilwern a phont droed o Station Road i'r pentref ym mharagraffau 10.184-10.201, ac rwyf wedi gwneud nodyn o bryder Mrs Smith ynghylch y pellter cerdded eithafol i blant ysgol a fyddai'n canlyn fel arall, wrth ddod i gasgliad ynghylch hynny [6.96].
- 10.99 Mae'r A465 bresennol eisoes yn cael effaith sylweddol ar gartref a gardd Mrs Smith sydd, o'i sefydlu'n uchel uwchben y lôn gerbydau, eisoes yn dioddef sŵn ac ymwthiad gweledol. Nodaf, fodd bynnag, y byddai effaith weledol niweidiol gymedrol arall yn codi o ledur ffordd. I wrthbwyso hynny, gellid plannu ar hyd llinell derfyn yr ardd er mwyn atgyfnerthu'r gorchudd llystyfiant lefel isel cymharol brin. Byddai plannu'n agosaf at y ffordd yn fuddiol hefyd. Yn fy marn i, byddai mantais gydadferol amlwg i'r cyfryw blannu a chasglaf y dylid gwneud hynny cyn gynted ag y bo'n ymarferol er mwyn gwneud effaith y cynllun yn fwy derbyniol [6.95, 8.72].
- 10.100 Fodd bynnag, oherwydd y byddai lefelau sŵn yn y tŷ a'r ardd yn gostwng o ganlyniad i'r cynllun, ni wnaf unrhyw argymhelliad yn ymwneud â rhwystr sŵn [6.95, 8.71].
- 10.101 Rwy'n sicr na fyddai unrhyw fygythiad o lygredd i iechyd dynol yn deillio o'r

cynllun, felly nid wyf wedi ystyried y mater penodol hwn a grybwyllwyd gan Mrs Smith wrth ddod i gasgliadau ynghylch gwneud y Gorchmynion [6.95, 8.72].

**Mrs Iris Bevan (O45)**

10.102 Rwy'n deall pryder Mrs Bevan i warchod y golygfeydd arbennig ar dros Ddyffryn Wysg, ond nodaf nad yw perchennog y tir y cynigir plannu arno wedi gwneud unrhyw wrthwynebiad i ddefnyddio'r tir hwnnw. Nodaf hefyd, oherwydd topograffeg ddramatig yr ardal, fod y golygfeydd o eiddo Mrs Bevan yn sicr o barhau'n ddi-dor am flynyddoedd maith. Ar ddiwedd yr Ymchwiliad, ni ddaethpwyd i unrhyw gytundeb ynghylch cyfnewid tir. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod angen plannu coed i wrthbwysu colli cynefin porthianna ystlumod. Dan yr amgylchiadau, casglaf fod angen i'r rhaglen ar gyfer plannu'r tir yn gyfagos at eiddo Mrs Bevan barhau, yn amodol ar gytundebau pellach a phendant i ddefnyddio tir gerllaw addas arall ar gyfer plannu [6.97, 8.73].

**Mr Gareth Hall (O47)**

10.103 Rwy'n fodlon y byddai'r lefelau sŵn yn eiddo Mr Hall yn gostwng o ganlyniad i'r cynllun ac na fyddai unrhyw effaith niweidiol ar ei eiddo [6.98, 8.74].

**Mr Malcolm Mobey (O48)**

10.104 Rwyf wedi dod i gasgliad ar yr achos ar gyfer cyffordd well yng Ngilwern ym mharagraffau 10.188-10.195.

10.105 Rwy'n fodlon y byddai'r lefelau sŵn yn eiddo Mr Mobey yn gostwng o ganlyniad i'r cynllun. Ni fyddai unrhyw effaith sylweddol ar ei olygfa weledol. Fodd bynnag, cefnogaf y cynnig a ddaeth i'r amlwg yn ystod yr Ymchwiliad, sef er na fyddai'r cynllun yn effeithio ar y coed rhwng yr A465 ac Old Trap Road, byddai'r olygfa o'r eiddo yn elwa ar blannu llwyni lefel isel a gwrych ar hyd y ffiniau. O ystyried fy argymhelliad ar gyfer pont droed, rwyf o'r farn bod y trefniadau arfaethedig ar gyfer yr arosfannau bysiau yn rhesymol [6.99-6.101, 8.76-8.78].

**Mrs Tracey Hook (O51)**

10.106 Rwy'n cydymdeimlo'n fawr â phwynt Mrs Hook bod y darn o briffordd leol eithafol o serth, troellog ac anghyfleus sy'n cysylltu Station Road â'i mynediad yn aml yn anaddas i'r diben ac yn beryglus. Mae'n amlwg nas defnyddiwyd y ffordd hon yn aml gan gerbydau mawr cyn i Ran 1 Cynllun Gwella'r A465 wahanu Tŷ Gwyn Road oddi wrth yr A465 yng Nglanbaiden. Serch hynny, derbyniwyd y dewis amgen, sef Station Road, gan Gyngor Sir Fynwy fel yr Awdurdod Priffyrdd Lleol, adeg Ymchwiliad Cyhoeddus 1998, fel y cofnodwyd yn glir ym mharagraff 241 adroddiad Arolygydd 1998. Mae'n amlwg nad yw'r cynllun presennol yn gwaethygu'r sefyllfa. Dan yr amgylchiadau hyn, casglaf na ddylai'r ateb i'r broblem fod yn faich ar yr achos ar gyfer y Gorchmynion presennol. Byddai sythu'r troadau ger eiddo Mrs Hook, ar draul y cyhoedd, yn mynd i'r afael â'r broblem i raddau helaeth, ond rwy'n ymatal rhag dod i'r casgliad y dylai'r cyfrifoldeb hwnnw ddisgyn i Lywodraeth Cymru [6.102, 8.79].

10.107 Rwyf wedi dod i gasgliad ar y gyffordd well yng Ngilwern ym mharagraffau



10.188-10.195. O ystyried fy argymhelliad ar gyfer pont droed, ystyriaf fod y trefniadau ar gyfer yr arosfannau bysiau yn dderbyniol [6.103, 8.80].

***Ms Penny Suff, Mrs Tracy Hook a Mrs Hilary Lipscombe (O51A)***

- 10.108 Yn fy marn i, mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig pecyn cynhwysfawr o fesurau i helpu marchogion. Mae'r rhain yn cynnwys addasiad strwythurol i ddyluniad Pont Hafod, a fyddai'n galluogi marchogion sy'n defnyddio Pont Intermediate Road ar hyn o bryd i'w defnyddio. Rwyf wedi argymhell addasiad priodol i'r Gorchmynion yn Atodiad Ch.
- 10.109 Mae defnyddio Pont Saleyard a'r manau aros cyfagos yn berffaith foddhaol fel gwyriad i lwybr Pant Glas ac, â mesurau lliniaru traffig yng Nglanbaiden a'r bont newydd yng Ngilwern, byddai'r llwybrau hynny'n ddymunol ac yn fannau croesi diogel i farchogion dros yr A465 [6.106, 8.81].
- 10.110 Nid yw aiddosbarthu Llwybr Troed 333/55/1 yn fater i Lywodraeth Cymru, ond byddai uwchraddio Pont Harri i'w defnyddio gan farchogion yn galluogi ceffylau i'w ddefnyddio pe byddai statws y llwybr troed yn newid. Rwyf o'r farn bod hwnnw'n gynnis call a boddhaol [6.105, 8.83].
- 10.111 Casglaf fod y cynllun yn darparu'n dda ar gyfer buddiannau marchogion, a'i fod yn dderbyniol, ar y cyfan.

***Mr Nigel a Mrs Sally Curtis (O55)***

- 10.112 Gallaf ddeall pryderon Mr a Mrs Curtis ynghylch cyflymder traffig, a fyddai'n ymuno â Main Road o'r gorllewin, ond derbynias na ddylai'r cynllun waethygu'r broblem bresennol. Nodaf y byddai nodwedd Porth yn cael ei thrafod â Chyngor Sir Fynwy a dylai hynny rybuddio gyrywyr nad ydynt o'r ardal leol o natur drefol Main Road [6.109, 8.85].
- 10.113 Nid yw gwyro traffig lleol sy'n defnyddio ffyrdd cefn i Back Road yn fater ar gyfer Llywodraeth Cymru, ac nid yw cynnal a chadw llwybr tynnu'r gamlas yn fater iddynt ychwaith [6.109, 8.85, 8.88].
- 10.114 Gallaf ddeall pryder Mr a Mrs Curtis ynghylch lleoliad arhosfan fysiau ger eu heiddo hefyd, ond derbynias y byddai'r cyfleuster hwn yn cael ei ddefnyddio'n anaml iawn ac na ddylai roi baich ar breswylwyr lleol. Caiff yr arhosfan fysiau ei chyfiawnhau yn gyfnewid am yr un a gollir ar yr A465 [6.110, 8.86].
- 10.115 Yn fy marn i, bydd rhywfaint o amhariad byrdymor yng Ngilwern o'r gweithgareddau adeiladu, ond dylai hynny fod yn gyfyngedig. Fodd bynnag, bydd amhariad difrifol yn agos at Bont 103 yn deillio o ddraenio'r gamlas yn ystod gaeaf 2014. Derbyniaf yn llawn bod posibilrwydd y gellid effeithio ar gynnal a chadw cychod camlas, a nodaf y bu'r contractwr yn cael trafodaethau eisoes er mwyn ceisio gwrthbwysu'r amhariad hwn. Casglaf, ar yr amod bod y trafodaethau hyn yn arwain at gymorth ymarferol rhesymol i Mr a Mrs Curtis, byddai hynny'n cynrychioli canlyniad boddhaol i'r broblem, yr wyf yn derbyn y byddai'r cynllun yn ei hachosi'n llwyr [6.109, 8.89].

## **Gwrthwynebwyr nad oeddent yn bresennol yn yr Ymchwiliad**

### ***Mr Ian a Mrs Kay Pickering (O1)***

10.116 Yn fy marn i, byddai'r cynllun yn achosi effaith weledol niweidiol ar eiddo Mr a Mrs Pickering, yn enwedig yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai cynnydd bach mewn sŵn, ond ni fyddai unrhyw lygredd golau ychwanegol. Rwy'n fodlon bod dyluniad y cynllun yn mynd i'r afael ag anghenion cerddwyr a marchogion yn briodol. Rwyf hefyd yn fodlon y byddai'r effeithiau niweidiol ar Lleud Newydd yn gymedrol ac ni fyddant yn annerbyniol [6.110, 8.145-8.147].

### ***Mr Nick Walbyoff (O2) a Mr Phil Walbyoff (O3)***

10.117 Mae'r addasiad arfaethedig i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, a fyddai'n arwain at adeiladu "pen morthwyl" yn hytrach na'r cylch troi, a fyddai ei angen fel arall, yn ateb boddhaol i'r broblem leol hon. Byddai hynny'n rhyddhau'r angen i gaffael llain 1/4a y Gorchymyn Prynu Gorfodol a lleihau arwynebedd y tir a fyddai'n cael ei gaffael yn barhaol gan y perchenogion. Nodaf fod yr addasiad yn dderbyniol gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, sef yr Awdurdod Priffyrdd Lleol, fel perchennog y parcel arall o dir sydd ei angen i adeiladu'r "pen morthwyl". Yn fy marn i, ni fyddai'n addasiad yn niweidio unrhyw barti [6.50, 6.52, 8.102- 8.105].

10.118 Fodd bynnag, os na chaiff y cytundebau angenrheidiol i'r addasiad eu sicrhau, yna rwyf o'r farn bod y cynnig gwreiddiol ar gyfer cylchfan yn angenrheidiol ac yn foddhaol er budd cyffredinol y cyhoedd, ac rwyf o'r farn y dylid gwneud y Gorchymynion yn unol â hynny.

10.119 Rwy'n fodlon y gellir cyfiawnhau caffael lleiniau 1/4a, 1/4b, 4c, 4d a 4e dros dro er mwyn galluogi gwaith peirianegol i fynd rhagddo'n ddiogel yn yr ardal gymhleth hon yn gyfagos at dramwyfa gyhoeddus a ddefnyddir yn helaeth, ac i hwyluso lle ar gyfer mesurau ataliol i reoli llygredd dŵr mewn perthynas â phen uchaf afon Clydach [6.50, 6.51, 8.102-8.105].

### ***Mr Simon Hindle a Mrs Ruth Hindle (O4)***

10.120 Tynnwyd gwrthwynebiad Mr a Mrs Hindle yn ôl, ond mae angen cysgod mulod a chysgod merlod arnynt o hyd cyn i'r gwaith adeiladu ei wneud yn ofynnol dymchwel y cyfleuster presennol. Yn hyn o beth, nodaf y sicrwydd a roddwyd yn yr Ymchwiliad y byddai Llywodraeth Cymru yn helpu â'r cais angenrheidiol i'r Awdurdod Cynllunio, yn ôl yr angen. Mae hyn yn ffordd foddhaol ymlaen i'r ddau barti [6.52, 8.106-8.108].

### ***Mr a Mrs Waterhouse (O5)***

10.121 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.53, 6.54, 8.109].

**Mr Huw Lloyd (O7)**

10.122 Mae'n anffodus na fu unrhyw gysylltiad personol rhwng y partiön, ond derbyniaf for Llywodraeth Cymru wedi gwneud ymdrech sylweddol i gyfarfod â Mr Lloyd. Dan yr amgylchiadau, derbyniaf hefyd nad yw unrhyw addasiad i lain 3/12 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn ddichonol. O ystyried bod yr achos o blaid plannu coed i liniaru cynefinoedd ystumod yn angen profedig, casglaf ei bod yn dilyn y gellir cyfiawnhau caffael llain 3/12 [6.55, 8.110].

**Ms Dianne Humphries (O9)**

10.123 Yn fy marn i, mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig pecyn cynhwysfawr o fesurau i helpu marchogion sy'n ddiogel ac yn rhesymol o gyfleus, er y byddai rhywfaint o amhariad byrdymor yn ystod y cyfnod adeiladu, yr wyf o'r farn ei fod yn dderbyniol [6.111, 8.148-8.149].

10.124 Mae defnyddio Pont Saleyard a'r manau aros yn wyriad boddhaol i lwybr presennol Pant Glas ar draws yr A465. Ynghyd â'r bont newydd yng Ngilwern a mesurau lliniaru traffig yng Nglanbaiden, byddai'r llwybrau hynny hefyd yn darparu croesfannau diogel i farchogion dros yr A465.

10.125 Nid yw aildosbarthu Llwybr Troed 333/55/1 yn fater i Lywodraeth Cymru, ond byddai uwchraddio Pont Harri i'w defnyddio gan farchogion yn galluogi ceffylau i'w ddefnyddio pe byddai statws y llwybr troed yn newid. Rwyf o'r farn bod hwnnw'n gynnig call a boddhaol [6.111, 8.148, 8.149].

10.126 Casglaf fod y cynllun yn darparu'n dda ar gyfer buddiannau marchogion, a'i fod yn dderbyniol, ar y cyfan.

**Mr John Meredith (O8)**

10.127 Ymddengys i mi ei bod yn debyg y bu gwall gweinyddol ar y gofrestr Tir Comin sydd i'w gweld yn hawlio tir Mr Meredith fel Tir Comin. Nodaf fod Llywodraeth Cymru wedi ceisio mynd i'r afael â'r mater hwn, ond bod angen dilyn trefn briodol er mwyn ei ddatrys yn foddhaol. Nodaf hefyd nad yw Mr Meredith am fod yn berchen ar dir cyfnewid cymharol bell i ffwrdd, sydd wedi ei leoli'n uchel ar y waun i'r gorllewin, a fyddai'n cael ei ddarparu gan y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Deallaf bryderon Mr Meredith yn llawn, yn hyn o beth, a chasglaf na fyddai'r ardal a gynigir fel tir cyfnewid, er y gall fod yn addas fel Tir Comin cyfnewid, yn addas ar gyfer tir gweithredol posibl ger y busnes. Dan y cyfryw amgylchiadau gweinyddol cymhleth, cymeradwyaf yr addewid a wnaed gan Lywodraeth Cymru i geisio datrys y mater heb roi Mr Meredith dan anfantais. Os bydd yr ymdrechion hynny'n llwyddiannus, byddant yn darparu ffordd foddhaol ymlaen [6.56, 8.111].

10.128 Mae cyfleuster troi i gerbydau ger rhan doredig Intermediate Road yn angenrheidiol. Fodd bynnag, mae'r addasiad arfaethedig i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, a fyddai'n arwain at adeiladu "pen morthwyl" yn hytrach na chylch troi, yn ateb boddhaol i'r broblem leol hon. Byddai hynny'n rhyddhau'r angen i gaffael llain 1/4a y Gorchymyn Prynu Gorfodol a lleihau arwynebedd y tir a fyddai'n cael ei gaffael yn barhaol gan y perchenogion. Nodaf fod yr addasiad

yn dderbyniol gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, sef yr Awdurdod Priffyrdd Lleol, fel perchennog y parcel arall o dir sydd ei angen i adeiladu'r "pen morthwyl". Yn fy marn i, ni fyddai'n addasiad yn niweidio unrhyw barti. Fodd bynnag, derbyniaf y byddai angen llain 1/4a am gyfnod dros dro o hyd i hwyluso'r gwaith adeiladu. Os na ellir dod i gytundeb ynghylch yr addasiad, derbyniaf y byddai cyfleuster troi gwreiddiol y gylchfan yn angenrheidiol ac yn dderbyniol [6.56, 8.112].

10.129 Rwyf hefyd yn fodlon y gellir cyfiawnhau caffael lleiniau 1/4b, 4c, 4d a 4e dros dro er mwyn galluogi gwaith peirianegol i fynd rhagddo'n ddiogel yn yr ardal gymhleth hon yn gyfagos at dramwyfa gyhoeddus a ddefnyddir yn helaeth, ac i hwyluso lle ar gyfer mesurau ataliol i reoli llygredd dŵr mewn perthynas â phen uchaf afon Clydach [6.56, 6.57, 8.111-8.113].

**Mr Mark Young a Meriel Robson (O10)**

10.130 Yn dilyn trafodaethau a chytundebau â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.58, 8.114].

**Mr Barry Kriel (O11)**

10.131 Rwyf wedi adrodd ar fy nghasgliadau ar y cynllun a'i effeithiau niweidiol ym mharagraffau 10.12-10.46 uchod.

10.132 O ran Vinetree Cottage, nodaf y byddai cynnydd bach mewn sŵn traffig y ffyrdd wedi i'r cynllun gael ei agor, ond rwy'n fodlon, yn yr eiddo, y byddai ei effaith yn anarwyddocaol. Rwyf hefyd yn fodlon na fyddai unrhyw effaith weledol niweidiol ar y bwthyn o bont droed Dan y Coed [6.112, 8.153, 8.151].

10.133 Nid oes unrhyw nodwedd ddaearegol ansad a all arwain at fygythiad o gwmp tir ger Vinetree Cottage, byddai'r gwaith yn cael ei fonitro'n barhaus a chasglaf y byddai'r risgiau sydd ynghlwm wrth y cynllun yn finimol [6.112, 8.154].

10.134 Mae'n amlwg o'r dystiolaeth na fyddai hen ffordd Blackrock yn cael ei thargedu'n llwybr gwyrho rheolaidd yn ystod y cyfnod adeiladu, er y derbyniaf pe byddai rhwystrau'n digwydd, byddai traffig yn dod o hyd i'w ffordd ei hun. Mae Mr Kriel wedi dangos ei fod yn gwneud hynny nawr, p'un a oes gwaith ffordd ai peidio. Yn hyn o beth, nodaf fod Mr Kriel o'r farn y byddai traffig wedi ei ddargyfeirio yn ei rhwystro rhag mynd a dod o'i eiddo'n rhwydd. Byddai Heddlu Gwent a'r cyngor lleol yn gwrthwynebu'r cyfryw wyriadau. Nodaf hefyd y byddai trefniadau ar waith i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i breswylwyr am ddatblygiadau wrth i'r gwaith adeiladu fynd rhagddo. Felly, rwy'n fodlon na fyddai unrhyw ymdrech fwriadol i achosi i draffig wedi ei wyro fynd ar hyd yr hen ffordd heibio i Vinetree Cottage ac felly bod yn faich ar Mr Kriel [6.112, 8.152].

10.135 Fodd bynnag, nodaf o gyflwyniad e-bost Mr Kriel i Lywodraeth Cymru, ei fod yn hawlio y byddai'r cynllun yn amharu ar ei hawliau dynol. Nid wyf o'r farn bod ffocws i'r honiad hwn am y rhesymau a amlinellir yn uniongyrchol uchod, ac y gallai'r ffordd arfaethedig a'r gweithgareddau adeiladu ddenu iawndal. Mae Mr Kriel wedi achub ar gyfle i godi'r mater yn ffurfiol trwy broses yr Ymchwiliad, er iddo beidio â mynychu'r Ymchwiliad ei hun. Yn fy marn i, byddai camau

gweithredu Llywodraeth Cymru yn gymesur â chyflawni'r cynllun, a fyddai o fudd sylweddol i'r budd cyhoeddus ehangach [6.112, 8.153].

**Ms Jacqueline Peacock (O12)**

10.136 Rwyf wedi adrodd ar fy nghasgliadau ar y cynllun a'i effeithiau niweidiol ym mharagraffau 10.12-10.46 uchod. Cyflwynwyd y dystiolaeth traffig, y seiliwyd y casgliadau hyn arnynt yn rhannol, yn broffesiynol ac fe'u trafodwyd yn drylwyr yn yr Ymchwiliad. Rwy'n sicr bod y dystiolaeth hon yn cydsynio â'r fethodoleg safonol, bod yr arolygon yn briodol a bod y rhagfynegiadau twf yn rhesymol [6.113, 6.114, 8.156].

10.137 Derbyniaf, â ffordd ddeuol, gall cyflymder y traffig godi uwchben 50mya, ac felly dylai mesurau rheoli cyflymder effeithiol fod yn angenrheidiol ar gyfer y cynllun, ynghyd ag arwyddion clir. Casglaf, ar yr amod bod mesurau rheoli cyflymder effeithiol, ni fyddai cyflymder traffig yn cynyddu o ganlyniad i'r cynllun [6.113, 6.114, 8.155].

**Swyddog Traffig a Rhwydweithiau Cyngor Sir Fynwy (O15B)**

10.138 Derbyniaf fod yr holl bwyntiau gwrthwynebu perthnasol wedi eu datrys a'u derbyn, ond bod datrys y pryder a fynegwyd gan y cyngor ynghylch aliniad anfoddhaol ramp deheuol pont droed arfaethedig Dan y Coed yn dibynnu ar Addasiad R arfaethedig. Rwyf wedi mynd i'r afael â sylwedd y mater yn fy nghasgliadau ym mharagraffau 10.80 a 10.81. Mae fy Addasiad argymelledig, a amlinellir yn Atodiad Ch, yn mynd i'r afael â'r pryder hwn. Casglaf y dylid addasu ramp deheuol pont droed Dan y Coed i alluogi'r mynediad i redeg yn gyflin ac yn gyfagos at y lôn gerbydau [6.38, 8.99].

**Mr W J Thomas a Mr G C Thomas (O16)**

10.139 Yn dilyn trafodaethau a chytundebau, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.59].

**Thomas Waste Management Ltd, Ymddiriedolwyr Cynllun Pensiwn Thomas Waste Management, Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas a Mr Gareth Thomas (O17) (O17A)**

10.140 Rwy'n fodlon bod yr ardal o dir a gynigir yn yr addasiad i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn angenrheidiol [6.60, 6.61, 8.117].

**Mr Dale Walters (O18)**

10.141 Rwy'n fodlon bod angen y tir sydd wedi ei gynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r cynllun, ac y gellir gwrthbwysu unrhyw rai o hawliau eraill Mr Walters yr effeithir arnynt ag iawndal [6.62, 8.118-8.120].

**Mr G a Mrs C Powell (O19)**

10.142 Mae'n amlwg y byddai tynnu'r llystyfiant presennol wrth ochr yr A465 yn achosi i Clydach Villa gael ei ddatguddio'n fwy at y ffordd, a chydnyddaf yr effaith weledol gymharol niweidiol a ragwelir. Rwyf hefyd yn ystyried y byddai mân gynnydd i'r lefelau sŵn yn yr eiddo, ond ni fyddai'r rhain yn ganfyddadwy.

Rwy'n sicr y byddai'r goleuadau gwell a fyddai'n cyd-fynd â'r deuoli yn gostwng y datguddiad golau yn Clydach Villa yn y gaeaf a'r haf [6.63, 8.121].

10.143 Rhoddwyd sylw cynhwysfawr i gyflwr y tir yn yr Ymchwiliad. Rwyf wedi fy narbwylllo gan y farn arbenigol yn ymwneud â sadrwydd tir, a chasglaf na fyddai'r cynllun yn peri unrhyw risg ormodol yn unrhyw le'n agos at Clydach Villa [6.63, 8.121].

### ***Mrs Jennifer Hughes (O20)***

10.144 Derbyniaf fod angen buddiannau tir yr effeithir arno sydd ym meddiant Mrs Hughes ar gyfer y cynllun, neu ei adeiladu, gan gynnwys y mân waith a fyddai'n angenrheidiol i gysylltu darnau newydd a phresennol o'r briffordd ar hyd Main Road, Clydach. Fodd bynnag, nodaf y gall Llywodraeth Cymru leihau effaith barhaol y cynllun trwy ymestyn wal gynnal yn gyfagos at y tir. Byddai hynny'n gostus ac, yn fy marn i, yn niwtral o ran cyfiawnhau lleihau'r tir a gafaelir gan Mrs Hughes. Dan yr amgylchiadau hyn, casglaf fod angen cymhellol am yr holl barseli o dir sydd wedi eu cynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol ond, oherwydd y daethpwyd i gytundeb â Mrs Hughes i leihau'r tir a gymerir yn barhaol yn llain 2/21, byddai hynny'n ffordd foddhaol ymlaen. Yn unol â hynny, ni wnaf unrhyw argymhelliad bod angen cyflawni'r addasiad hwn i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i wneud y cynllun yn dderbyniol yn lleol, er na fyddai'n niweidio unrhyw un ac felly, fe'i cefnogaf oherwydd y daethpwyd i gytundeb [6.64, 8.122-8.124].

### ***Grid Cenedlaethol (O21)***

10.145 Ar ôl derbyn y Cytundeb Gwarchod Asedau cyfrwymol gan Lywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl. Casglaf fod hyn yn ffordd foddhaol i'r partïon statudol symud ymlaen [6.40, 8.101].

### ***Mr D W Tipping (O22)***

10.146 Yn ei wrthwynebiad a'i dystiolaeth atodol, mae Mr Tipping yn gwneud nifer o bwyntiau perthnasol, a rennir gan ei gymdogion, ynghylch yr effaith y byddai'r cynllun yn ei chael ar breswylwyr sydd wedi eu lleoli ar hyd Station Road ac Old Trap Road, Gilwern.

10.147 Yn y 1960au, gwahanodd ffordd wreiddiol Blaenau'r Cymoedd y cymunedau hyn oddi wrth brif gorff y pentref. Gwaethygydd yr anghyfleustra teithio a achoswyd gan wahaniad mwy diweddar Tŷ Gwyn Road, sy'n rhesymol o hwylus, dan Orchmynion 1999 a wnaed ar gyfer Rhan 1 o'r gwelliannau i Ffordd Blaenau'r Cymoedd. Yn erbyn y cefndir hwn y mae'r bobl leol yn teimlo'n ddig, nid o reidrwydd gan y cynigion yn y Gorchmynion drafft presennol, ond oherwydd yr hyn nad yw'n cael ei ddarparu ganddynt i ddatrys yr olyniaeth o anfanteision a gyflwynwyd i'r gymuned yn y gorffennol. Gallaf ddeall hynny [3.9, 4.1, 6.116].

10.148 Yn hyn o beth, nodaf farn Mr Tipping y byddai pont arfaethedig Navigation Inn yn welliant sylweddol ar drafferthion presennol y preswylwyr, sef barn yr wyf

yn cytuno'n llwyr â hi. Fodd bynnag, byddai'r cyfleuster hwnnw'n darparu mynediad at Station Road ac Old Trap Road i gerbydau cymharol fach yn unig, oherwydd y byddai'r cynllun yn torri eu hallanfa i'r A465. Rwy'n weddol fodlon y byddai cerbydau cludo nwyddau maint canolig yn ei chael yn amhosibl dod o hyd i allanfa foddhaol o'r cymunedau dan sylw, oni bai y cadarnheir Addasiad U, ac rwy'n ei gefnogi fel agwedd hanfodol ar dderbynioldeb y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl [6.117, 6.118, 8.162].

10.149 Casglaf ar yr achosion ar gyfer cyffordd well i'r A465 a'r opsiynau ar gyfer pont droed ym mharagraffau 10.184-10.201 isod.

10.150 Ni wnafr unrhyw argymhelliad ynghylch y pinwydd gwyllt, nad yw'n fater sy'n ymwneud â'r achos ar gyfer y Gorchymynion. Fodd bynnag, yn ystod yr Ymchwiliad, daeth cynigion i'r amlwg ar gyfer gwrych a phlannu lefel isel rhwng yr A465 a ffiniau ôl yr eiddo ar hyd Old Trap Road. Yn fy marn i, byddai hynny'n gwrthbwysio effaith weledol y cynllun ac yn ei wneud yn fwy derbyniol yn y lleoliad hwn. Casglaf y dylid cyflawni plannu cynnar [6.116, 8.161].

10.151 Fodd bynnag, derbynias farn Llywodraeth Cymru y byddai lleoli arosfannau bysiau ar hyd yr A465 yn anodd iawn ac, o ystyried fy argymhelliad yn ymwneud â phont droed Gilwern, casglaf er nad yw'r cynigion ar gyfer arosfannau bysiau cyfnewid yn ddelfrydol, eu bod yn rhesymol yng Ngilwern [6.115, 8.159].

### ***Dŵr Cymru (O23)***

10.152 Yn dilyn trafodaethau a arweiniodd at ymgymeriad cyfrwymol wedi ei lofnodi gan Lywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl. Casglaf fod hyn yn ffordd foddhaol i'r partïon statudol symud ymlaen [6.41, 8.125].

### ***Mr Greg Suff (O25)***

10.153 Mae'n amlwg y bydd adeiladu cynllun o'r maint hwn a'r cymhlethdod peirianegol yn arwain at weithio gyda'r nos, amhariad, sŵn adeiladu a llwch. Mae hynny'n anochel, ond mae graddau'r canlyniadau annymunol hyn yn dibynnu ar faint o reolaeth a arferir gan y contractwr. Yn hyn y beth, rwy'n fodlon y byddai prosesau a rheolaethau adeiladu ar waith i leihau'r effeithiau hyn i lefel dderbyniol, er na cheir gwared â nhw'n gyfan gwbl [6.119, 8.164].

10.154 Rwyf hefyd yn fodlon yr astudiwyd effeithiau amgylcheddol a chymdeithasol y cynllun yn gynhwysfawr ac y byddai mesurau'n cael eu rhoi ar waith i liniaru'r effeithiau hyn. Byddai cyflymderau'n cael eu rheoli ar yr A465 ac ni fyddai unrhyw fygythiad i iechyd dynol yn deillio o lygredd aer [6.119, 8.165-8.168].

10.155 O ystyried y mesurau hyn, casglaf fod y cynllun yn dderbyniol ac na fyddai'r amhariad a achosir yn ystod y cyfnod adeiladu yn anghymesur.

### ***Mr Mike Jakes (O28)***

10.156 Gallaf ddeall pryder Mr Jakes ynghylch y rhagolygon o siyntiau o'r tu cefn ar

gyffordd trosbont/ffordd ymadael Gilwern. Yn fy marn i, mae'r rhagolygon o'r cyfryw wrthdrawiadau yn real, er fy mod yn cael fy narbwylllo, o ystyried y lefelau isel iawn o draffig, byddai'r tebygolrwydd o ddigwyddiad yn fach. Nodaf y bu'r dyluniad yn destun archwiliad diogelwch ac, yn sgil y pwyntiau hyn, casglaf fod y dyluniad yn dderbyniol. Fodd bynnag, argymhellaf hefyd y dylid monitro'r sefyllfa, ar y cyd â'r mesurau tawelu traffig a gynigir, yn ddelfrydol [6.121, 8.170].

- 10.157 Mae'n amlwg y byddai'r pinwydd gwyllt yr hoffai rhai pobl leol gael gwared â nhw yn ddigon pell oddi wrth y gwaith ac felly'n cael eu gadael heb eu cyffwrdd. Felly, ni wnafr unrhyw argymhelliad yn hynny o beth [6.122, 8.172].

**Mr a Mrs Leslie Thomas (O29)**

- 10.158 Rwyf wedi casglu ar yr achos ar gyfer ffyrdd ymuno ac ymadael ychwanegol yng Ngilwern ym mharagraffau 10.184-10.195 isod [6.124].

**Ms S Humpage (O30)**

- 10.159 Rwy'n fodlon y byddai lefelau sŵn traffig ar hyd School Lane, Gilwern, yn gostwng yn sylweddol o ganlyniad i'r cynllun, ac y byddai effaith y goleuadau o Bont Navigation Inn yn isel. Ni fyddai'r cynllun yn effeithio llawer ar y gorchudd coed gerllaw ar ochr ddeheuol y gamlas, er y byddai'r bont arfaethedig yn weladwy o'r eiddo. Am y rhesymau hyn, nid wyf o'r farn y byddai'r cynllun yn cael effaith anghymesur ar School Lane. Gellid gwrthbwysu dibrisiant unrhyw eiddo ag iawndal. Rwy'n fodlon y byddai dyluniad cyffordd Gilwern yn ddiogel ac yn ymarferol [6.125, 8.174-8.177, 8.179].

- 10.160 Derbyniaf y dylid gorfodi'r cyfyngiad cyflymder arfaethedig o 50mya, ac y byddai cynnydd bach ond dibwys i'r traffig sy'n defnyddio Main Road, Gilwern [6.126, 8.178].

**Mr a Mrs Morgan (O31)**

- 10.161 Nodaf y tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl ac y byddai trafodaeth ddiymdroi ynghylch iawndal yn dilyn. Byddai hynny'n ffordd foddhaol ymlaen [6.65, 8.137].

**Ms Kate Ashbrook o'r Gymdeithas Mannau Agored (O32)**

- 10.162 Yn dilyn esboniad llawn gan Lywodraeth Cymru, bodlonwyd holl bryderon y Gymdeithasol a thynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.127, 8.180].

**Mr Andrew a Mrs Lizzie Wilson (O34)**

- 10.163 Roedd gwrthwynebiad Mr a Mrs Wilson yn canolbwyntio ar yr angen am ffyrdd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y gorllewin ar gyffordd Gilwern. Rwyf wedi dod i gasgliad ar hynny ym mharagraffau 10.189-10.196 [6.128, 8.181].

**Mr Roydon Thomas, Mrs Diane Thomas, Mr Barry Thomas, Mr Howard Thomas, Mr Clive Thomas, Mr Gareth Thomas, Mr Calum Graham, Ymddiriedolwyr Cynllun Pensiwn TWM (O35)**

- 10.164 Nid oes unrhyw amheuaeth y byddai'r cynllun, ac yn benodol cyffordd Bryn-mawr, yn cael effaith fawr ar y tir y mae'r gwrthwynebydd yn berchen arno, ac



nid oes llawer y gellir ei wneud i osgoi hynny. Yn fy marn i, mae cynllun y gyffordd yn rhan gyfiawnadwy o'r cynllun. Fodd bynnag, nodaf fod Llywodraeth Cymru, er mwyn ceisio helpu'r cwmni, wedi ail-lunio ei chynlluniau i wneud mân newidiadau i'r gofynion cymryd tir. Yn fy marn i, mae'r rheiny o'r un teilyngdod â'r cynigion cyhoeddedig a gellid eu hamnewid heb fawr o golled i'r cynllun [6.66, 8.138, 8.139].

10.165 Wrth ystyried y cyfryw addasiad, mae Llywodraeth Cymru wedi dangos ateb i anghenion y gyffordd a'i chwmpasoedd a fyddai, ar y cyfan, yn lleihau arwynebedd y tir gweithredol sydd ei angen gan y cwmni o ychydig. Ni fyddai'r addasiad yn niweidio unrhyw drydydd parti ac felly rwy'n ei gefnogi, ond mae'r gefnogaeth honno yn erbyn y cefndir pe byddai'r addasiad yn annerbyniol i'r gwrthwynebydd, byddai'r ddadl o blaid y cynllun cyhoeddedig a'i ofynion tir lleol yn gymhellol o hyd [6.66, 8.138, 8.139].

10.166 Felly, casglaf na ddylai anghenion y cwmni fynd y tu hwnt i anghenion y cynllun, ond y dylid dilyn yr addasiad i gasgliad cytûn, os yw'n bosibl.

***Ymddiriedolaeth Camlas Mynwy, Aberhonddu a'r Fenni (O37)***

10.167 Derbyniaf na fyddai unrhyw ran o'r cynllun yn effeithio ar Bont 103. Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gyfrifoldeb dros wella'r strwythur yn deillio o Ran 2 Cynllun Gwella'r A465 ac, yn unol â hynny, ni wna unrhyw argymhelliad yn hynny o beth. Nodaf mai Cyngor Sir Fynwy fyddai'n gyfrifol am fesurau tawelu traffig lleol ar hyd Main Road ac, oherwydd na fyddai'r cynllun yn cael llawer o effaith ar y ffordd honno, mae hynny'n ymddangos yn briodol i mi [6.130-6.132, 8.182].

***Mrs Elizabeth Gibbs o Gymdeithas Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog (O38)***

10.168 Yn dilyn gohebiaeth â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.134-6.131, 8.183].

***Mr Alwyn Hughes a'i gymydog (O40)***

10.169 Yn fy marn i, byddai'r effaith ar Bontygof yn gymysg. Byddai cael gwared â thraffig trwodd o fudd sylweddol. Byddai lefelau sŵn traffig tebyg i'r sefyllfa bresennol, ond byddai rhywfaint o effaith weledol niweidiol o gyffordd Brynmawr wedi ei hailgyflunio. At ei gilydd, ni fyddai'r effaith yn anghymesur. Byddai'r cynllun yn arwahanu cerbydau Thomas Waste yn fwy effeithiol nag ar hyn o bryd, felly ni allaf gytuno y byddai'r gyffordd arfaethedig yn creu effaith annerbyniol yn hynny o beth. Nodaf y gallai'r eiddo fod yn gymwys ar gyfer mesurau gwanhau sŵn [6.138, 8.184-8.186].

***Mrs Natalie Beaumont a Mr Jamie Beaumont (O41)***

10.170 Rwyf wedi dod i gasgliad ar yr achos ar gyfer y cynllun a'r effeithiau yn ystod y cyfnod adeiladu ym mharagraffau 10.12-10.46 uchod.

10.171 Rwyf wedi arsylwi bod Hope Cottage yn bellter sylweddol oddi wrth y briffordd, a fyddai'n symud tua 7 metr yn agosach ato pe byddai'r cynllun yn mynd rhagddo. Byddai cael gwared â'r coed yn datguddio'r ffordd i raddau ychydig

yn fwy nag ar hyn o bryd, ond byddai llystyfiant rhyngol yn parhau. Byddai lefelau sŵn yn gostwng yn yr eiddo. Rwy'n sicr y byddai'r system goleuadau ffordd fodern o fudd i'r eiddo. Felly, casglaf na fyddai'r cynllun yn cael effaith sylweddol ar Hope Cottage yn y tymor hwy. Rwy'n fodlon y byddai mesurau'n cael eu cymryd i atal gyrwyr rhag dilyn llwybr tarw ar hyd Quarry Road, ond gall hynny ddigwydd rhywfaint yn ystod cyfnod adeiladu'r cynllun. Dylid monitro hyn [6.139, 8.187-8.192].

**Mr Ivor Cashmore (O42)**

10.172 Yn fy marn i, sefydlwyd achos cymhellol o blaid prynu tir Mr Cashmore yn orfodol, gan gynnwys y drwydded dros dro ar gyfer llain 2/26. Cydnabyddaf y byddai angen mân addasiad drafftio. Rwyf hefyd yn fodlon y byddai Llywodraeth Cymru yn rheoli'r gweithgareddau adeiladu i atal gyrwyr rhag dilyn llwybr tarw, goruchwyllo unrhyw ffrwydro angenrheidiol yn briodol ac arolygu eiddo ymlaen llaw, yn ôl yr angen. Mae'n amlwg y byddai wyneb sŵn isel yn cael ei ddefnyddio ar y lonydd cerbydau ac, yn Blackrock, byddai rhwystr sŵn yn cael ei godi. Casglaf fod y cynigion yn ymwneud ag eiddo Mr Cashmore yn gyfiawnadwy a chefnogaf yr addasiadau a gynigir mewn perthynas â lleiniau 2/1q a 2/1r y Gorchymyn Prynu Gorfodol [6.67, 8.140-8.143].

**Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent (O46)**

10.173 Yn dilyn trafodaethau a chytundebau â Llywodraeth Cymru, tynnwyd y gwrthwynebiad yn ôl [6.39, 8.100].

**Yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd (O49)**

10.174 Yn fy marn i, mae agosrwydd A465 wedi ei lledu at y gamlas yng Ngilwern yn siŵr o olygu y byddai rhai effeithiau niweidiol lleol a chyfyngedig ar gwmpasoedd y gamlas. Fodd bynnag, ar ôl i'r cyfnod adeiladu ddod i ben, byddai amgylchedd y gamlas yn elwa ar ostyngiad sylweddol i sŵn traffig y ffordd, yn enwedig i'r dwyrain o Bont 103. Yn ystod y cyfnod adeiladu, rwy'n fodlon bod gan Lywodraeth Cymru gynlluniau i leihau amhariad ffisegol uniongyrchol ar ddefnyddwyr y gamlas yn ystod misoedd y gaeaf ac, fel rhagofal, y byddai'n draenio rhan gyfyngedig o'r gamlas ychydig i'r gorllewin o Gilwern. Yn fy marn i, byddai'r rhagofal hwnnw'n gall ac rwy'n ei gefnogi. Yn amlwg, byddai angen monitro sadrwydd y tir yn ofalus ac rwyf hefyd yn fodlon bod y contractwr eisoes yn ymwybodol o'r cyfrifoldeb hwn [6.42-6.49, 8.126-8.136].

10.175 Nodaf, i bob diben ymarferol, y daethpwyd i gytundeb rhwng yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd a Llywodraeth Cymru, yn amodol ar union eiriad y Rhestr Ymrwymadau. Byddai cadarnhau hynny'n ffordd foddhaol ymlaen i'r partïon statudol [6.45, 6.49, 8.136].

10.176 Fodd bynnag, nodaf fod yr Ymddiriedolaeth wedi gwrthod caniatáu i'w thir gael ei brynu'n orfodol ac felly, trwy wrthsefyll Gweinidogion yn prynu ei dir yn orfodol, mae'r Corff Statudol yn achosi mater cyfreithiol rhwng y partïon. Aethpwyd i'r afael â hynny mewn cyflwyniad cyfreithiol ar ran Llywodraeth Cymru, yr wyf wedi gwneud sylwadau arno, cyhyd ag y gallaf, yn fy

nghasgliadau ym mharagraffau 10.9-10.11 uchod [6.46, 8.131, 8.132].

**Mrs A E McCormick (O50)**

10.177 Bodlonwyd y gwrthwynebiad ac fe'i tynnwyd yn ôl [6.68, 8.144].

**Mrs Gayron Williams (O52)**

10.178 Bodlonwyd y gwrthwynebiad ac fe'i tynnwyd yn ôl [6.140, 8.193].

**Mrs Lynette Green (O53)**

10.179 Rwyf wedi dod i gasgliad ar y cynnig amgen a gyflwynwyd gan Mrs Green ym mharagraff 10.208 [6.141, 8.194, 8.195, 8.196].

**Mr Richard Lewis o Grŵp Beicio'r Fenni (O56)**

10.180 Mewn gwirionedd, gwrthwynebiad Mr Lewis yw, yn gyntaf, y byddai'r cynllun yn niweidio amgylchedd Cwm Clydach yn ei ystyr ehangach ac, yn ail, y dylid rhoi'r cynllun heibio er mwyn gwario'r arian a arbedir er y gorau ar fân gynlluniau trafndiaeth. Esboniais yn yr Ymchwiliad nad yw Polisi'r Llywodraeth, gan gynnwys dosbarthu cyllid i ddulliau trafndiaeth gwahanol, yn fater ar gyfer Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus sy'n ystyried y Gorchmynion ar gyfer cynllun penodol. Ar wahân i hynny, rwy'n hollol fodlon bod Llywodraeth Cymru, wrth gydnabod y byddai'r cynllun yn achosi effaith niweidiol ar y cwm, wedi hyrwyddo pecyn eang o fesurau lliniaru sydd, yn fy marn i, yn gwneud y cynllun yn dderbyniol yn amgylcheddol. Yn groes i ofnau Mr Lewis, mae corff sylweddol o gefnogaeth i botensial y cynllun o ran adfywio economaidd. Yn ogystal, ceir tystiolaeth amlwg y byddai gwneud dim i'r rhan hon o'r A465 yn arwain at amodau traffig sylweddol gwaeth erbyn y flwyddyn dylunio, sef 2032. Ymddengys i mi y byddai'r amodau traffig hynny'n siwr o gael effaith niweidiol ar ragolygon adfywio economaidd ardal Blaenau'r Cymoedd a'r tu hwnt iddi. Deuaf i'r casgliad fod cynigion Mr Lewis i wneud ychydig iawn i'r A465, o ran amcanion y cynllun, yn annerbyniol [6.142, 8.197, 8.198].

**Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig (YDCW) (O59)**

10.181 Derbyniaf y cafodd y cynnig amgen a eiriwyd yn gyffredinol a awgrymwyd gan YDCW gefnogaeth dda y tu hwnt i'r dyddiadau cau statudol ac fe'i diffiniwyd yn fras mewn neges e-bost fer. Derbyniaf hefyd ei bod felly'n anymarferol ystyried y cynnig amgen a'i ddatblygu mewn ffordd foddhaol i'w gyhoeddi a'r cyhoedd ac Awdurdodau a chael sylwadau arno. Yn fy marn i, o ran y gweithdrefnau a bennir ar gyfer Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus ar gyfer cynlluniau priffyrdd, byddai wedi bod yn amhriodol ystyried yr awgrym hwyr fel cynnig amgen ffurfiol i'r Gorchmynion drafft. Fodd bynnag, mae'n amlwg nad yw'r cynnig amgen, fel yr hyrwyddwyd yn y neges e-bost dyddiedig 3 Ebrill 2014, yn llawer mwy na'r cynllun gwneud cyn lleied â phosibl y mae'n rhaid barnu'r cynllun cyhoeddedig yn ei erbyn. Rwy'n fodlon yr ymchwiliwyd yr achos ar gyfer cymharu'r cynllun gwneud cyn lleied â phosibl â'r cynllun cyhoeddedig yn drylwyr yn yr Ymchwiliad, ynghyd â'r effaith amgylcheddol y byddai'r cynllun yn ei chael, ac rwyf wedi dod i gasgliad ar yr achos o blaid y cynllun ym mharagraffau 10.12-10.46 [6.143, 8.199].

### **Cyngor Ogofa Cambria (O60)**

- 10.182 Derbyniwyd y gwrthwynebiad yn hwyr iawn ac ymhell y tu hwnt i'r dyddiad cau ar gyfer derbyn gwrthwynebiadau. Serch hynny, fe'i hystyriwyd yn yr Ymchwiliad. I bob diben, mae'n gwrthwynebu deuli'r A465 trwy'r cwm, yn hyrwyddo cefnogaeth ar gyfer Cynnig Amgen 5 ac yn beirniadu dull Llywodraeth Cymru o ddadansoddi'r achos o blaid y cynllun. Ymatebwyd iddo ar lafar, ond yn gynhwysfawr, yn yr Ymchwiliad, a dangoswyd tystiolaeth gymhellol yn profi bod Llywodraeth Cymru wedi defnyddio dull priodol ac wedi cyflwyno tystiolaeth yn briodol. Felly, deuaif i'r casgliad na wnaeth y Cyngor Ogofa ddangos unrhyw dystiolaeth sylweddol sy'n gwneud i mi amau sylwedd achos Llywodraeth Cymru [6.144, 8.200, 8.201].
- 10.183 Rwyf wedi dod i gasgliad ar rinweddau priodol y cynllun a Chynnig Amgen 5 ym mharagraff 10.207 isod.

### **Casgliadau yn ymwneud â'r Cynigion Amgen**

#### **Cynnig Amgen 1a**

- 10.184 Cyflwynwyd y cynnig amgen gan bobl leol a oedd yn credu y byddai ffordd ymadael yr A465 yn darparu cysylltiad mwy hwylus o'r Fenni i ardal Station Road ac Old Trap Road yng Ngilwern, trwy wro'r llifoedd hynny o'r A4077 Ffordd y Fenni a Main Road, Gilwern, i gefnffordd yr A465 a'r ffordd ymadael newydd. Yn hynny o beth, maent yn gywir: byddai swm bach o draffig yn gwyro. Yn gyfatebol, dangoswyd y byddai'r llwybr yn ddeniadol fel ffordd hwylus o gyrraedd Gilwern, a thrwyddo tuag at Grughywel. Byddai'r llwybr amgen hwnnw yn dyblu'r llifoedd ar Main Road, Gilwern, sy'n ffordd gyfyngedig a sensitif. Trwy lawer o'r Ymchwiliad, cafwyd ceisiadau gan bobl leol i beidio â llwytho Main Road â thraffig ychwanegol, a lleihau gyrwyr yn dilyn llwybr tarw ar hyd Back Road, Gilwern, sef pwyntiau a ddeallwyd yn hawdd o'r arsylwadau ar yr amodau ar hyd y priffyrdd hyn [9.1, 9.2, 9.4].
- 10.185 Yn fy marn i, byddai'r cynnig amgen yn hunandrechol i ryw raddau. Felly, mae'r cwestiwn o b'un a ellid cyfiawnhau'r £2.9m ychwanegol ar gyfer mynediad i wasanaethau cymunedau bach Station Road ac Old Trap Road yn codi, gan gofio y byddai anfanteision difrifol ar hyd Main Road ac, mae'n debyg, Back Road, Gilwern, o roi'r ffordd ymadael ar waith [9.2].
- 10.186 Byddai'r ffordd ymadael yn achosi rhywfaint o wrthdaro hefyd o ran llifoedd cystadleuol a dargyfeiriol ar yr A465 i'r gorllewin o Lanbaiden ac, er nad yw hyn yn ffactor pwysig, mae'n ychwanegu pwysau at y ddadl yn erbyn y cynnig amgen. Hefyd, byddai'r cynnig amgen yn achosi oedi i'r cynllun oherwydd yr angen i addasu lleoliad y ffyrdd ymuno ac ymadael i gyfeiriad y dwyrain a amlinellir yn y Gorchmynion drafft [9.3].
- 10.187 Yn fy marn i, nid oes gan y cynnig amgen lawer i'r gymeradwyo a byddai iddo anfanteision sylweddol. Deuaif i'r casgliad na ddylid ei ystyried ymhellach.

#### **Cynnig Amgen 1b**

- 10.188 Nodaf fod cydbwysedd bras rhwng nifer y bobl leol sy'n hyrwyddo'r cynnig amgen a'i rhai sy'n ei wrthwynebu. Daeth cadarnle'r gefnogaeth i'r cynnig

amgen o ardal Station Road/Old Trap Road yng Ngilwern, y byddai ei allanfa i gyfeiriad y gorllewin o'r A465 a'i mynediad ati yn cael eu torri gan y cynigion yn y Gorchmynion drafft. Yn gyffredinol, trwy adeiladu'r Gorchmynion drafft heb unrhyw gynnig amgen, byddai angen i'r preswylwyr hynny deithio 3 cilometr ychwanegol tuag at Fryn-mawr, trwy Gilwern a thrwy gyffordd Glanbaiden, o gymharu â'r sefyllfa bresennol. Fodd bynnag, ac eithrio Main Road, Gilwern, byddai'r daith honno ar rwydwaith ffyrdd modern hwylus, yn hytrach na'r darn eithriadol o serth a chul presennol o'r briffordd sy'n gwasanaethu'r cymunedau hyn ar hyn o bryd. Byddai'r amser teithio ychwanegol yn finimol [9.5].

- 10.189 Felly, yn fy marn i, byddai'r llwybr i gerbydau a gynigir yn y Gorchmynion drafft i wneud iawn am dorri'r ddau fynediad i Station Road ac Old Trap Road ar ochr ddeheuol yr A465, o dipyn o ffordd, yn creu cynnig amgen rhesymol ar gyfer traffig modur.
- 10.190 Fodd bynnag, roedd rhai o'r dadleuon o blaid Cynnig Amgen 1b, gan gynnwys y farn a fynegwyd yn rymus gan y Cyngor Cymuned, yn ymwneud â lleihau traffig ar Main Road, Gilwern. Roedd nifer o unigolion yn credu y byddai Cynnig Amgen 1b yn cyflawni hynny, ar y sail y byddai cymuned Old Trap Road/Station Road yn gallu osgoi'r pentref pe byddai'r cynnig amgen yn cael ei adeiladu. Cytunaf â'r farn y byddai rhywfaint o draffig lleol yn cael ei wyro oddi wrth Main Road, ond mae'n amlwg y byddai'r traffig hwnnw'n fach iawn [9.6, 9.7].
- 10.191 Roedd yr wrthddadl yn awgrymu, er y byddai hynny'n wir, byddai'r ffyrdd ymuno ac ymadael, at ei gilydd, yn tynnu traffig sylweddol ar hyd Main Road. Ni fyddai hyn yn digwydd yn absenoldeb y ffyrdd ymuno ac ymadael hyn i gyfeiriad y gorllewin. Yn yr Ymchwiliad, cafwyd dadl helaeth ar y mater hwn. Yn fy marn i, y ddadl ddiwethaf hon sy'n gadarn, oherwydd bod cymunedau Old Trap Road/Station Road yn fach, sef oddeutu 100 o dai, o gymharu â'r "dalgyrch" mwy a fyddai'n cael ei ddenu i ddefnyddio'r ffyrdd ymuno ac ymadael fel rhan o daith hwy. Hyd yn oed pe byddai cyfrifiadau Llywodraeth Cymru o'r traffig a fyddai'n cael ei ddenu i Main Road yn anghywir, rwy'n sicr o hyd y byddai traffig sylweddol yn cael ei ddenu i'r llwybr hwnnw, ac y byddai hynny'n annymunol. Felly, rwyf o'r farn bod dadl Llywodraeth Cymru, y byddai'r cynnig amgen yn llwytho traffig ychwanegol ar Main Road a Back Road, yn gymhellol. Derbyniaf yn y flwyddyn ddylunio y gall y cynnig amgen dreblu'r traffig ar Main Road ac, yn gyfatebol, haneru'r traffig ar yr A4077 trwy Gilwern. Mae hynny'n cynrychioli peth anfantais â Chynnig Amgen 1b, oherwydd bod yr A4077 yn brif ffordd o safon uwch, er bod ganddi eiddo preswyl yn ei hwynebu, er ei fod wedi ei leoli'n ddigon pell yn ôl [9.7].
- 10.192 Rwy'n fodlon y byddai'r ffyrdd ymuno ac ymadael ychwanegol yn costio oddeutu £3.7m ac yn rhoi adenillion economaidd iach. Ni fyddai unrhyw faterion amgylcheddol sylweddol yn gysylltiedig ag ef, a gellid ei adeiladu heb amharu ar y cynllun a adeiledir i gydsynio â'r Gorchmynion drafft. Er gwaethaf y cyfyngiad cyflymder o 50 mya ar yr A465, byddai'n creu gwrthdaro sylweddol rhwng traffig yn gwau, oherwydd y byddai blaenau'r ffyrdd ymuno ac ymadael oddeutu 460 metr oddi wrth ei gilydd, ond y safon leiaf yw 1 cilometr [9.6].
- 10.193 O gofio'r holl ffactorau hyn, deufaf i'r casgliad bod teilyngdod i Gynnig Amgen 1b, sy'n cael ei wrthbwysu gan yr effaith y byddai'n ei chael ar Main Road a Back Road, Gilwern, sef pwynt rwyf yn sicr yn ei gylch.

- 10.194 Nid yw Cynnig Amgen 1b yn gwrthdaro â'r Gorchmynion drafft, oherwydd ni fyddai ei fabwysiadu'n achosi i unrhyw ran o'r Gorchmynion gael ei diwygio. Fel y crybwyllwyd uchod, rwyf o'r farn y byddai'r Gorchmynion drafft yn darparu llwybr rhesymol o gyfleus i gerbydau heb y ffyrdd ymuno ac ymadael ychwanegol. Yn unol â hynny, gellid symud Cynnig Amgen 1b ymlaen yn y dyfodol fel cynllun ar ei ben ei hun ar ôl ymgymryd ag ymgynghoriad trylwyr a dadansoddi traffig. Os felly, byddai angen cyhoeddi Gorchmynion newydd ar ei gyfer [9.5].
- 10.195 Felly, deufaf i'r casgliad nad oes angen adeiladu'r cynnig amgen fel rhan o'r cynllun, ond nid oes rhaid diystyru'r cysyniad ohono'n barhaol.

### **Cynnig Amgen 2a a Chynnig Amgen 2b**

- 10.196 Rwyf wedi ystyried y ddau gynnis amgen tebyg hyn gyda'i gilydd oherwydd bod y dadleuon ynghylch p'un a dylid eu hargymell ai peidio yr un fath. Maent yn ymwneud â'r mater o b'un a fyddai cau'r bont droed bresennol, o ran Deddf Priffyrdd 1980, Adran 14 (6), y gellid ei hystyried yn rhesymol yn rhaff achub i gerddwyr i gymunedau Station Road ac Old Trap Road sydd wedi eu gwahanu fel arall, yn cael ei amnewid am lwybr amgen rhesymol o gyfleus, fel y diffinnir gan y Ddeddf a'r ddarpariaeth yn y Gorchmynion drafft [ 9.12, 9.18, 10.8].
- 10.197 Yn fy marn i, ac wedi ystyried natur y tir hwn, mae taith ychwanegol i gerddwyr o dros 300 metr, un ffordd, rhwng cymuned Station Road ac Old Trap Road a chyfleusterau'r pentref, yn ormodol, yn enwedig i'r henoed a phlant ifanc. Mewn geiriau eraill, rwyf o'r farn na fyddai'r Gorchmynion drafft yn darparu cynnig amgen rhesymol o gyfleus i gerddwyr. Wrth lunio'r farn hon, rwyf yn ymwybodol y byddai'r hyd ychwanegol i'r daith a fyddai'n cael ei osod gan ddarpariaeth y Gorchmynion:
- ar ben taith sylweddol y byddai angen ei gwneud i'r gogledd a'r de o'r A465 beth bynnag
  - ar ben teithiau hir i ysgol leol y pentref, nad yw wedi ei lleoli gerllaw, ac
  - y byddai'r cynllun yn cael gwared â'r arosfannau bysiau o'r A465 ac yn eu hadleoli ymhellach oddi wrth Station Road [9.13, 9.14, 9.19].
- 10.198 Yn fy marn i, byddai'r diffyg pont droed yn annog pobl i beidio â cherdded yn hytrach na gyrru a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, o blaid teithio mewn cerbydau. Byddai hyn yn groes i ddau o amcanion y cynllun yn ymwneud â ffyrdd iach o fyw a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn ogystal â rhai agweddau ar bolisi'r Llywodraeth [4.27, 4.28, 9.15, 9.20].
- 10.199 Deufaf i'r casgliad, felly, bod angen pont droed ar draws yr A465 yng Ngilwern.
- 10.200 O'r opsiynau a gyflwynwyd i'r Ymchwiliad, rwyf o'r farn, er bod Cynnig Amgen 2b yn dderbyniol, bod Cynnig Amgen 2a yn well. Byddai'n darparu llwybr byrrach i gerddwyr, byddai'n sylweddol rhatach, yn llai ymwithiol ac, o ran cynaliadwyedd, yn defnyddio swm sylweddol llai o ddur. Gellid ei adeiladu fel rhan o'r cynllun, tra y byddai angen Datganiad Amgylcheddol ychwanegol ar gyfer Cynnig Amgen 2b. Rwyf wedi rhoi rhywfaint o bwysau i'r pwynt hwn,

oherwydd y derbyniaf y byddai angen i'r bont bresennol gael ei dymchwel yn gynnar yn ystod y cyfnod adeiladu ac, oherwydd yr oedi posibl ar Gynnig Amgen 2b, gall hynny olygu na fyddai gan bentrefwyr gyfleuster croesi diogel ar gyfer yr A465 am gyfnod sylweddol. Mae gan y strwythur presennol risiau, felly ni fyddai unrhyw anfantais gymharol i bobl anabl a fyddai'n gallu defnyddio troedffordd y bont ffordd i'r dwyrain [9.14, 9.15, 9.19 - 9.20].

- 10.201 Deuaf i'r casgliad y dylid addasu'r Gorchmynion i alluogi Cynnig Amgen 2a i gael ei adeiladu fel rhan o'r cynllun. Hebdo, mae'r Gorchmyn Ffyrdd Ymyl yn methu'r prawf a osodir iddo gan Statud.

### **Cynnig Amgen 3a**

- 10.202 Derbyniaf y byddai'r cynnig amgen hwn yn osgoi safle hen ffatri Anacomp, sydd â chaniatâd cynllunio ar gyfer datblygiad preswyl: byddai hynny'n cynrychioli mantais sylweddol dros y cynllun cyhoeddedig. Yn fy marn i, mae teilyngdod sylweddol i'r cynnig amgen, yn bennaf oherwydd y byddai'n achosi ôl troed llai na'r cynllun, llai o effaith weledol ar ardaloedd preswyl ym Mryn-mawr ac yn rhyddhau tir ar gyfer ei ddatblygu [9.23, 9.25].

- 10.203 Fodd bynnag, ni fyddai'n cynnig amgen yn darparu llawer o fudd ychwanegol ar gyfer ei gost sylweddol uwch a byddai'n cael olyniaeth o effeithiau niweidiol ar natur, asedau treftadaeth a'r dirwedd. Yn benodol, byddai'n niweidio SoDdGA Bryn-mawr yn sylweddol. Byddai rhywfaint yn israddol o ran cyflawni'r amcanion a osodwyd ar gyfer y cynllun. Byddai'r cynnig amgen, at ei gilydd, yn cynnig amseroedd teithio llai, ond ni fyddai'n datrys y broblem o draffig trwm yn mynd heibio i'r ysgolion lleol, y byddai cael gwared ag ef, yn fy marn i, yn fantais sylweddol i'r cynllun [9.24].

- 10.204 Deuaf i'r casgliad y byddai'r cynnig amgen, ac eithrio ei effaith ar yr ysgolion a'r SoDdGA, yn cynnig ateb priffyrdd derbyniol i gynnig ar gyfer cyffordd gymhleth. Fodd bynnag, rwy'n sicr y byddai'r cynllun yn fwy derbyniol byth, felly deuaf i'r casgliad nad oes angen dilyn y cynnig amgen ymhellach.

### **Cynnig Amgen 3b**

- 10.205 Derbyniaf y byddai'r cynnig amgen yn rhyddhau tir ar gyfer datblygu tai ac yn darparu mynediad da i'r A465 i gyfeiriad y dwyrain o Fryn-mawr. Yn fy marn i, mae iddo deilyngdod fel ateb priffyrdd i broblem gymhleth. Fodd bynnag, byddai rhywfaint yn ddrytach na'r cynllun ac yn darparu adenillion economaidd tebyg. Byddai'n cael mwy o effaith ar fuddiannau treftadaeth ac ar SoDdGA Brynmawr Section, ar ardaloedd porthianna ystlumod ac ar afon Clydach. Byddai'n darparu rhai manteision o ran amseroedd teithio, ond byddai'r rhain a manteision eraill yn annigonol i wrthbwyso ei anfantais. At ei gilydd, deuaf i'r casgliad nad yw'n well na'r cynllun ac nad oes angen ei ddilyn ymhellach [9.26, 9.28].

### **Cynnig Amgen 4**

- 10.206 Derbyniaf y byddai'r cynnig amgen o fudd i westy'r Navigation Inn, ond gerllaw, yng Ngilwern, byddai'n cael effaith niweidiol gydbwysol ar eiddo preswyl. Yn gyffredinol, byddai ei effeithiau amgylcheddol yn debyg i'r cynllun. Yn fy marn i, o ran gwasanaeth i Gilwern, Station Road ac Old Trap Road, byddai'n amlwg yn sylweddol israddol i'r cynllun ac ni fyddai'n cynnig unrhyw gysylltiad o gwbl

â'r A465. Ni fyddai ei gost ychwanegol yn arwain at unrhyw fudd ychwanegol o gymharu â'r cynllun. Deuaf i'r casgliad ei fod yn sylweddol israddol i'r cynllun ac na ddylid ei ddilyn ymhellach [9.29, 9.30].

### **Cynnig Amgen 5**

10.207 Byddai'r cynnig amgen hwn, trwy wneud rhai addasiadau i'r lôn gerbydau bresennol, yn lleihau amharu ar yr amgylchedd naturiol trwy Gwm Clydach. Byddai'n sylweddol rhatach na'r cynllun, ond byddai ei allu cyfyngedig i ddarparu ar gyfer y llifoedd traffig disgwylidig yn golygu y byddai'n methu â darparu enillion digonol ar fuddsoddiad arian cyhoeddus. Yn fy marn i, gall yr annigonolrwydd hwn ei wneud yn anghynaliadwy fel prosiect cyhoeddus. Oni bai am hynny, ni fyddai'n darparu capasiti digonol i ddarparu ar gyfer traffig yn y dyfodol trwy Gwm Clydach ac ar ei gyffyrdd. Byddai'n bell ohoni, yn hynny o beth. Byddai'n methu'n sylweddol i gyflawni amcanion y cynllun. Deuaf i'r casgliad y byddai'n methu â chyflawni unrhyw welliant ystyrlon i'r A465 rhwng Glanbaiden a Rhan 3, ac ni allaf argymhell y dylid rhoi rhagor o ystyriaeth iddo [9.31-9.35].

### **Cynnig Amgen 6**

10.208 Nodaf, er gwaethaf anogaeth gan Lywodraeth Cymru, na chadarnhawyd y cynnig amgen a awgrymwyd yn y gwrthwynebiad hwyr gan yr hyrwyddwr. Rhwystrodd hyn Lywodraeth Cymru rhag cyhoeddi'r cynnig a cheisio sylwadau (cefnogaeth a gwrthwynebiadau) gan aelodau'r cyhoedd ac Awdurdodau Statudol. O ganlyniad, roedd yn amhosibl i'r Ymchwiliad ymchwilio i rinweddau cymharol yr awgrym yr un mor drylwyr â'r cynigion amgen eraill. Serch hynny, yn ei hymateb i'r gwrthwynebiad perthnasol, sef Gwrthwynebiad 53, mae Llywodraeth Cymru wedi ymdrin â'r mater mewn cryn fanylder. Nodaf hefyd yr ystyriwyd y cynnig amgen a awgrymwyd yn Ymchwiliad 1998, ac fe'i gwrthodwyd yn bendant gan yr Arolygydd hwnnw [9.36, 9.37].

10.209 Hefyd, ystyriwyd y cynnig amgen fel cynnig amgen a wrthodwyd fel rhan o'r SASICOM. Felly, gallaf ddod i'r casgliad, o ran amcanion y cynllun ac fel ateb i broblem gynyddol yr A465 fel priffordd traws-Ewropeaidd, y byddai'r cynnig amgen yn annigonol ac ni ddylid rhoi rhagor o ystyriaeth iddo.

### **Casgliadau cyffredinol yn ymwneud â'r Cynigion Amgen**

10.210 Yn fy marn i, mae Cynigion Amgen 1a, 3a, 4, 5 a 6 yn israddol i'r cynigion a amlinellir yn y Gorchmynion drafft, a dylid eu diystyru. Er bod teilyngdod i Gynnig Amgen 3b, nid yw'n well na'r cynllun.

10.211 Mae teilyngdod i Gynnig Amgen 1b ac, er nad oes angen ei adeiladu fel rhan o'r cynllun, dylid ei ystyried yn y dyfodol.

10.212 Mae naill ai Cynnig Amgen 2a neu 2b yn angenrheidiol i wneud y Gorchmyn Ffyrdd Ymyl yn dderbyniol. O'r rhain, ac wedi ystyried y cyfleuster anabl a gynigir gan Bont Navigation Inn (a'r droedffordd), mae Cynnig Amgen 2a, yn fy marn i, yn amlwg yn well. Dylid ei adeiladu fel rhan o'r cynllun.



**Y Gorchmynion a'r Hysbysiadau sydd eu hangen ar gyfer y Cynllun  
Casgliadau yn ymwneud â'r Gorchymyn Diwygio Llinell**

10.213 Rwy'n fodlon y byddai'r newidiadau i rwydwaith y cefnffyrdd, o ystyried gofynion cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth, yn hwylus ac er budd cyhoeddus at ddibenion gwella'r system genedlaethol o lwybrau ar gyfer traffig trwodd yng Nghymru. Rwyf hefyd yn fodlon bod y cynigion ar gyfer israddio darn o gefnffordd bresennol yr A465 yn hwylus. Felly, bodlonir y profion a amlinellir ym mharagraffau 10.3 a 10.4 uchod. Dylid gwneud y Gorchymyn Diwygio (Llinell) yn amodol ar y mân addasiad drafftio a amlinellir yn Addasiad A yn Atodiad C.

**Casgliadau yn ymwneud â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

10.214 Rwyf wedi astudio'r Atodlen a'r Cynlluniau sy'n cyd-fynd â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn ofalus, ac ni welaf unrhyw dystiolaeth o gynnig i brynu unrhyw dir neu hawliau heblaw'r rhai sy'n angenrheidiol i weithredu'r cynllun, ac eithrio lleiniau cymharol fach ger Dan y Coed, sef lleiniau 3/11 a 3/26. Mae Llywodraeth Cymru wedi argymhell addasiadau yn ymwneud â'r lleiniau hyn i leihau'r arwynebedd neu newid yr hawliau a gynhwysir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Mewn manau eraill, daeth mân addasiadau i'r amlwg yn ystod yr Ymchwiliad a oedd yn effeithio ar ardaloedd arunig a mân ardaloedd a gynhwysir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol.

10.215 Rwyf hefyd wedi astudio cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer addasu'r Gorchymyn yn ofalus, ac rwy'n ardystio bod yr holl addasiadau'n angenrheidiol at ddibenion y cynllun, neu ei wella, eu bod er budd pawb a'u bod yn ddiffiniad cywir o'r Gorchymyn. Ni fyddai'r addasiadau hyn yn niweidio unrhyw barti. Gan mwyaf, mae'r partion wedi cytuno'n ysgrifenedig ar yr addasiadau. Lle nad yw hynny'n wir, ac er mwyn cydnabod bod yr addasiadau wedi eu hyrwyddo i wella'r cynllun er budd pryderon lleol, rwy'n fodlon nad oes angen dilyn yr addasiad penodol a bod y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn dychwelyd i'w ffurf gyhoeddedig ar gyfer yr enghraifft benodol honno, wrth wneud y Gorchymyn, os na ddeuir i gytundeb ffurfiol. Os deuir i gytundeb, dylid gwneud yr addasiad.

10.216 Yn ogystal, rwy'n fodlon nad yw'r Gorchymyn cyfan, fel y'i haddasir, yn mynd i'r afael â mwy o dir nag sydd ei angen. Gwnaed darpariaeth gyllidol ar gyfer y cynllun. Rwy'n ymwybodol o'r mater heb ei ddatrys yn ymwneud â derbyn pwerau prynu gorfodol mewn perthynas â thir yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd, ond ymddengys i mi na fyddai'r cyfryw anghydfod yn achosi rhwystr rhag gwneud y Gorchymyn Prynu Gorfodol, oherwydd ni all yr Ymddiriedolaeth ddangos y byddai tynnu'r tir o'i meddiant yn achosi niwed difrifol o ran ymgymryd â'i dyletswyddau. Fodd bynnag, tynnaf sylw at y mater hwn heb ei ddatrys. Pe byddai'r Gorchmynion yn cael eu gwneud, gall y gwaith ddigwydd yn fuan ac, am y rheswm hwnnw, rwy'n fodlon na fyddai unrhyw dir yn cael ei brynu cyn pryd [10.9-10.11].

10.217 Wrth lunio barn ar hyn, rwyf wedi ystyried y prawf ar gyfer Gorchmynion Prynu Gorfodol a bennir mewn Statud ac wedi crynhoi hyn ym mharagraff 10.5 uchod. Rwy'n dod i'r casgliad y dylid addasu'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, yn unol ag Atodiad C ac Atodiad Ch i'r adroddiad hwn, ac y dylid ei wneud yn unol â'r

addasiad.

***Casgliadau yn ymwneud â'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl***

- 10.218 Rwy'n fodlon bod y cynigion ar gyfer gwella neu gau'r priffyrdd, ac ar gyfer cau mynedfa breifat yn y Gorchymyn yn angenrheidiol i fodloni amcanion y cynllun.
- 10.219 O ran priffyrdd, byddai llwybrau cyfleus eraill yn cael eu creu gan y gorchymyn, a byddai diffyg llwybr ceffyl ar Bont Hafod oherwydd y llwybr i farchogion ar draws Pont Intermediate Road, a diffyg llwybr troed/pont droed o Station Road, Gilwern i'r pentref. Rwyf wedi argymhell addasiadau i fynd i'r afael â'r diffygion hyn yn y Gorchymyn Drafft yn Atodiad Ch (Addasiadau V ac W, yn ôl eu trefn).
- 10.220 Yn ystod yr Ymchwiliad, daeth yr angen am nifer o fân addasiadau i'r amlwg. Rwy'n fodlon yr aethpwyd i'r afael â'r rhain yn y rhestr o addasiadau a gynigir gan Lywodraeth Cymru yn Atodiad C. Fodd bynnag, rwyf wedi argymhell na ddylid gweithredu ar un o'r addasiadau (Addasiad R), o blaid llwybr gwell a fyddai'n achosi llai o ddifrod. Rwyf wedi argymhell yr addasiad amgen hwnnw fel Addasiad X yn Atodiad Ch.
- 10.221 O ran y fynedfa, byddai'r mynedfeydd rhesymol hynny sydd eu hangen o hyd yn dod ar gael cyn i bob mynedfa gael ei chau, neu darperir mesurau dros dro, ac eithrio mynediad at dir gwahanedig a fyddai'n cael ei brynu gan Lywodraeth Cymru mewn cytundeb â'r perchennog. Byddai hynny'n datrys y mater hwnnw'n foddhaol.
- 10.222 Felly, ac eithrio'r hyn a grybwyllir uchod, rwy'n fodlon y byddai'r cynllun yn darparu llwybrau rhesymol o gyfleus ac y bodlonwyd y profion a amlinellir ym mharagraff 10.8 uchod. Rwy'n dod i'r casgliad y dylid addasu'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl fel yr amlinellir uchod, a'i wneud yn unol â'r addasiadau.

***Casgliadau yn ymwneud â'r Rhybuddion o Fwriad i gyhoeddi Tystysgrifau dan Adran 19 a'r Rhybudd o Fwriad dan baragraff 6 Atodlen 3 Deddf Caffael Tir 1981***

- 10.223 Rwyf wedi astudio'r achos ar gyfer caffael yr ardal o Dir Comin a Mannau Agored a sefydlu hawliau dros Fannau Agored, ynghyd â chynnig Llywodraeth Cymru ar gyfer tir cyfnewid a gynhwyswyd yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, gan ystyried y profion a amlinellir yn Adran 19 a 28 Deddf Caffael Tir 1981.
- 10.224 I ddechrau, rwy'n fodlon y byddai'r cynllun ffyrdd arfaethedig, lle y byddai'n mynd trwy'r Tir Comin, yn briffordd newydd nad yw'n gysylltiedig â lledu unrhyw briffordd bresennol. Rwyf hefyd yn fodlon, oherwydd bod y Tir Comin y cynigir ei gaffael yn fwy na 250 llathen sgwâr (211 metr sgwâr), mae'r mater yn disgyn i'w ystyried dan Adran 19 y Ddeddf, yn ôl eu trefn. Yn ogystal, rwy'n fodlon na fyddai'r ardal a glustnodir ar gyfer tir cyfnewid yn llai na'r ardal i'w chaffael. Byddai'n agos at yr ardal y cynigir ei phrynu'n orfodol ac mae o ansawdd a chymeriad tebyg. Nid oedd unrhyw honiadau cyson i'r gwrthwyneb.
- 10.225 Byddai'r ardal a fyddai'n destun yr hawliau a fyddai'n angenrheidiol dros ran o'r man agored ym mynwent segur Capel Siloam yn llai na 250 llathen sgwâr (211 metr sgwâr), ac felly rwy'n fodlon na fyddai unrhyw dir cyfnewid yn

angenrheidiol. Yn ogystal, rwy'n fodlon bod y tir cyfnewid mewn perthynas â'r man agored a gymerir o fynwent segur Gilwern yn dderbyniol.

10.226 Nodaf dystiolaeth Llywodraeth Cymru y byddai'r hawliau wedi eu breinio i'r rhai sydd â buddiant yn y tir. Ymwelais yn benodol â'r ardaloedd Tir Comin a Mannau Agored presennol ac arfaethedig. O'r arsylwadau hyn ac o astudio'r ohebiaeth berthnasol, casglaf y byddai'n briodol cyhoeddi tair Tystysgrif Adran 19 ac un Dystysgrif dan Baragraff 6 Atodlen 3 Deddf Caffael Tir 1981. Fodd bynnag, nodaf hefyd mewn perthynas â gwrthwynebiad Mr J Meredith (Gwrthwynebiad 8), bod angen gwaith gweinyddol ychwanegol i gadarnhau a oedd y tir yn ei feddiant yn Dir Comin erioed, a'r canlyniadau a fyddai'n deillio o hynny.

10.227 Wedi ystyried yr uchod, rwy'n fodlon y bodlonir y profion a amlinellir ym mharagraffau 10.6 a 10.7 uchod.

### ***Casgliadau cyffredinol ar y cynllun***

10.228 Yn fy marn i, mae achos cymhellol o blaid rhoi'r cynllun ar waith er mwyn gwella diogelwch ar hyd y gefnffordd, gwella ei heffeithlonrwydd fel llwybr rhyngwladol ar hyd rhan o rwydwaith strategol y ffyrdd ac, o bosibl, hwyluso adfywiad economaidd ardal Blaenau'r Cymoedd a'r tu hwnt iddo. Byddai'r cynllun yn cyflawni ei amcanion yn dda a byddai cyflawni'r amcanion hynny, yn fy marn i, er budd mawr i'r cyhoedd.

10.229 Byddai'r cynllun ar gyfer adeiladu Rhan 2 o'r gwelliannau cyffredinol i'r A465 yn gydnaws ag adrannau cydffiniol y cynllun gwella, ac rwy'n fodlon y bodlonwyd y meini prawf a amlinellir ym mharagraffau 10.3 a 10.4 uchod.

10.230 Am y rhesymau y crybwyllwyd gennyf uchod, casglaf fod angen yr addasiadau'r i'r Gorchmynion a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru, er bod diffygion yn Addasiad R. Rwyf wedi argymhell 3 addasiad arall i'r Gorchmyn Ffyrdd Ymyl (un ohonynt yn lle Addasiad R). Yn fy marn i, byddai'r tri ohonynt yn gwella'r cynllun ac, er mwyn ei wneud yn fwy derbyniol yn lleol, dylid eu hymgorffori yn y Gorchmyn wrth ei wneud.

10.231 Byddai ymgorffori'r addasiadau hynny yn gwneud y Gorchmyn Diwygio Llinell, y Gorchmyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchmyn Prynu Gorfodol yn dderbyniol. Nid wyf o'r farn bod unrhyw un o'r addasiadau arfaethedig yn ddigon i wneud "newid sylweddol" o faint a fyddai'n gwneud cynrychioliadau pellach yn angenrheidiol, yn unol ag amodau Atodlen 1 Adran 8 (3) y Ddeddf Priffyrdd. Mae'n dilyn bod y cynllun yn dderbyniol.

10.232 Yn unol â hynny, rwyf o'r farn bod y cynllun er budd y cyhoedd ac y dylid caniatáu iddo fynd rhagddo. Er gwaethaf yr amgylchedd sensitif y byddai'n mynd heibio iddo, ni fyddai'r cynllun, yn fy marn i, yn cael unrhyw effaith niweidiol anghymesur.

10.233 Wrth lunio'r farn hon, rwyf wedi ystyried yr holl wrthwynebiadau a chynrychioliadau a wnaed yn ysgrifenedig, ynghyd â'r cyflwyniadau llafar a gafwyd yn yr Ymchwiliad. Hefyd, rwyf wedi ystyried y gefnogaeth i'r cynigion amgen a'r gwrthwynebiadau a wnaed iddynt yn yr Ymchwiliad ac yn

ysgrifenedig ond, yn unigol neu'n gyfunol, nid ydynt yn gorbwyso'r casgliadau rwyf wedi dod iddynt.

## 11. ARGYMHELLION

Rwy'n argymhell y dylid addasu:

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (A4060), CEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (A470) (FFYRDD CYSYLLTU) 1999, GORCHYMYN (GILWERN I FRYN-MAWR) (DIWYGIO) 201-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) (FFYRDD YMYL) 201-**

**GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) 201-**

a'u gwneud fel y'i haddasir.

Ar ben hynny, rwy'n argymhell bod pob un o'r pedair Tystysgrif dan Adran 19 Deddf Caffael Tir 1981 yn cael eu cyhoeddi, mewn perthynas â'r Tir Comin a'r Mannau Agored y byddai'r cynllun yn effeithio arnynt.

*W S C Wadru*

*Arolygydd*

## **ATODIAD A – Y RHAI A OEDD YN BRESENNOL YN YR YMCHWILIAD**

### **Ar gyfer Llywodraeth Cymru**

Mr Graham Walters y Cwnsler, fel Eiriolwr ar gyfer achos Llywodraeth Cymru. Fe'i cyfarwyddwyd gan Mr John Davies o Is-adran y Gyfraith Llywodraeth Cymru, ac fe alwodd ar:

Mr Matthew Enoch BEng (Anrhydedd), CEng, MICE

Mr Stephen Bussell BSc (Anrhydedd), MIED

Mr Gareth James MA (Cantab), MSc, CMILT TPP

Mr David Osborn BSc (Anrhydedd), CEng, MICE

Mr Mark Young OND, MAPM

Dr Peter Ireland MA (Oxon), DPhil

Miss Jane Betts BA, DLA, CMLI

Mr Richard Green BSc (Anrhydedd) CEnv, MCIEEM

Miss Lesley Campton BSc (Anrhydedd), MSc, CEng, MIMMM C Geol

Mrs Julia Tindale BSc (Anrhydedd), M i Soil Sci

Mrs Fiona Prismall BSc, MSc, CEng, MIAQM, MIENVSC

Mr Mick Rawlings BA (Anrhydedd), MIFA

Mr Phil Evans BSc (Anrhydedd), MSc, MIOA, FGS

Dr Keith Jones BSc (Anrhydedd), PhD, CBiol, MSB

Mr Jon Egdell MEng, MICE, I Eng

Mr Bruce Richards BSc (Anrhydedd), CEng, MICE, MCIHT

### **Fel Cefnogwr y Cynllun**

Mr Clive Rogers BSc (Anrh.), CEng, MICE, DMS, Dip M

### **Prif dystiolaeth o achos**

#### **Llywodraeth Cymru**

Prif Dyst a Pholisi

Buddion Economaidd Ehangach

Traffig ac Economeg

Dyluniad Peirianegol

Gweithgareddau Adeiladu

Amgylcheddol Cyffredinol

Tirwedd a Threflun

Ecoleg ac Ystlumod

Agweddau Geodechnegol a Daeareg

Amaethyddiaeth a Hawliau Tramwy

Ansawdd Aer

Treftadaeth Ddiwylliannol

Sŵn, Ffrwydro a Dirgryniad

Ecoleg a Chadwraeth

#### **Tystiolaeth Bellach yn yr Ymchwiliad**

Gorchmynion ac Addasiadau

Materion Adeiladu'r Contract

Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent

Fel Gwrthwynebwyd i'r Cynllun

Mr Adrian Edwards a'r Cynghorydd Giles Howard	Cyngor Cymuned Llanelly
Y Cynghorydd Simon Howarth	Aelod o Gyngor Sir Fynwy a Chyngor Cymuned Llanelly
Y Cynghorydd John Hopkins	Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
Mr Michael Edwards a Mrs Mair Edwards	Preswylwyr lleol o Fryn-mawr
Mr Nick Mills a Mrs Sharon Mills	Castle Narrowboats Ltd
Mr Jack Bland/Mr Daniel Beynon	Preswylwyr lleol o Gilwern
Mr Malcolm Mobey	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mrs Joyce Smith	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mr David Tipping	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mr Mike a Mrs Gillian Shepherd	Preswylwyr lleol o Glydach
Mr Gareth Hall	Preswyllydd lleol o Gilwern
Ms P Suff, Mrs H Lipscombe, Mrs T Hook - gyda'i gilydd	Marchogion lleol
Mrs Tracey Hook - ar ran hi ei hun	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mr Graham a Mrs Hilary Lipscombe	Preswylwyr lleol o Faesygartha
Mr Graham Dickenson	Yn cynrychioli Mintblue Properties Ltd a Black Lion Enterprises Ltd
Mr Robert Rees	Yn cynrychioli Mrs Iris Bevan
Ms Pamela Granna	Preswyllydd o Ogledd Clydach

Fel Gwrthwynebwyd neu Gefnogwyd y Cynigion Amgen

Mr Dilwyn Thomas	Preswyllydd lleol
Y Cynghorydd Kevin Brown	Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
Y Cynghorydd S Howarth	Cyngor Sir Fynwy
Y Cynghorydd D L Elias	Aelod o APCBB a Chadeirydd Llywodraethwyr Ysgol Sefydledig Brynmawr
Mr Adrian Edwards	Ysgrifennydd: Cyngor Cymuned Llanelly
Mr Jack Bland	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mrs Tracy Hook	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mr Malcolm Mobey	Preswyllydd lleol o Gilwern
Mr Stephen Marshall	Preswyllydd lleol o Gilwern

**ATODIAD B: DOGFENNAU ATEGOL****DOGFENNAU YN YMWNEUD Â THYSTIOLAETH TYSTION LLYWODRAETH CYMRU**

WG01/A	Datganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros gynnig gwneud y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig – Rhan A – Datganiad Polisi – Tystiolaeth Mr Matthew Enoch
WG01/B	Datganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros gynnig gwneud y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig – Part B – Datganiad o Angen – Tystiolaeth Mr Matthew Enoch
WG01/C	Atodiad i Ddatganiad o Resymau Llywodraeth Cymru dros gynnig gwneud y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig – Tystiolaeth Mr Enoch
WG01/D	Datganiad Cryno o Resymau Llywodraeth Cymru dros gynnig gwneud y Gorchmynion Drafft Cyhoeddedig – Tystiolaeth Mr Enoch
WG02	Buddion Economaidd Ehangach – Proflen Dystiolaeth Mr Stephen Bussell
WG02/A	Atodiad i'r Cyfiawnhad Trafnidiaeth ac Economeg – Proflen Dystiolaeth Mr Bussell
WG02/B	Crynodeb o'r Cyfiawnhad Trafnidiaeth ac Economeg – Proflen Dystiolaeth Mr Bussell
WG03	Traffig ac Economeg – Proflen Dystiolaeth Mr Gareth James
WG03/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr James
WG03/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Mr James
WG04	Dyluniad Peirianegol – Proflen Dystiolaeth Mr David Osborn
WG04/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr Osborn
WG04/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Mr Osborn
WG05	Rheolaeth Adeiladu – Proflen Dystiolaeth Mr Mark Young
WG05/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr Young
WG05/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Rheolaeth Adeiladu Mr Young
WG06	Materion Amgylcheddol – Proflen Dystiolaeth Dr Peter Ireland
WG06/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Dr Ireland
WG06/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Amgylcheddol Dr Ireland
WG07	Tirwedd, Treflun, Gweledol – Proflen Dystiolaeth Miss Jane Betts
WG07/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Tirwedd Miss Betts
WG07/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Tirwedd Miss Betts
WG08	Ecoleg ac Ystumod – Proflen Dystiolaeth Mr Richard Green
WG08/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr Green
WG08/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Mr Green
WG09	Amaethyddiaeth a Defnyddwyr Heblaw Modurwyr – Proflen Dystiolaeth Mrs Julia Tindale
WG09/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mrs Tindale
WG09/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Mrs Tindale

WG10	Ansawdd Aer – Proflen Dystiolaeth Mrs Fiona Prismall
WG10/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Ansawdd Aer Mrs Prismall
WG10/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Ansawdd Aer Mrs Prismall
WG11	Treftadaeth Ddiwylliannol – Proflen Dystiolaeth Mr Mick Rawlings
WG11/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr Rawlings
WG11/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Treftadaeth Ddiwylliannol Mr Rawlings
WG12	Sŵn a Dirgryniad – Proflen Dystiolaeth Mr Philip Evans
WG12/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Mr Evans
WG12/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Mr Evans
WG13	Ecoleg a Gwarchod Natur – Proflen Dystiolaeth Dr Keith Jones
WG13/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Dr Jones
WG13/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Dr Jones
WG14	Daareg a Phriddoedd – Proflen Dystiolaeth Miss Lesley Campton
WG 14/A	Atodiad i Broflen Dystiolaeth Miss Campton
WG14/B	Crynodeb o Broflen Dystiolaeth Miss Campton

**DOGFENNAU CYFFREDINOL A PHENODOL A RODDWDYD AR ADNAU CYHOEDDUS**  
**CATEGORÏAU**

DD001-DD050 Dogfennau cyhoeddedig yn ymwneud â'r Gorchmynion  
 DD101-DD129 Dogfennau Polisi a Strategol  
 DD201-DD222 Rheoliadau, Rheolau a Deddfau  
 DD301-DD321 Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd  
 DD401-DD407 Safonau Prydeinig a Safonau Eraill  
 DD501-DD537 Dogfennau eraill nad ydynt yn y categorïau uchod

**DOGFENNAU CYHOEDDEDIG YN YMWNEUD Â'R GORCHMYNION**

DD001	GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (A4060), CEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (A470) (FFYRDD CYSYLLTU) 1999, GORCHYMYN (GILWERN I FRYN-MAWR) (DIWYGIO) 201- a'r cynlluniau cysylltiedig
DD002	GORCHYMYN CEFNFFORDD CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) (FFYRDD YMYL) 201- a'r cynlluniau a'r atodlenni cysylltiedig
DD003	GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CASTELL-NEDD I'R FENNI (YR A465) (DEUOLI O'R FENNI I HIRWAUN A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) A CHEFNFFORDD MAN I'R DWYRAIN O ABERCYNON I FAN I'R DWYRAIN O DDOWLAIS (YR A4060) A CHEFNFFORDD CAERDYDD I LANCONWY (YR A470) (FFYRDD CYSYLLTU) (GILWERN I FRYN-MAWR) 201- a'r mapiau a'r atodlenni cysylltiedig



DD004	RHYBUDD FFURFIOL O FWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIF AR GYFER CAFFAEL GORFODOL ARFAETHEDIG TIR COMIN A ADWAENIR FEL MYNYDD LLANGATWG, I'R GOGLEDD O GENDL A BRYN-MAWR I LANGATWG (BCL0018) YM MWRDEISTREF SIROL BLAENAU GWENT
DD005	RHYBUDD FFURFIOL O FWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIF AR GYFER CAFFAEL GORFODOL ARFAETHEDIG TIR COMIN A ADWAENIR FEL MYNYDD RHEINALLT, LLANELLY HILL, I'R DE O REILFFORDD CWMNANTGARN (BCL033) YM MWRDEISTREF SIROL BLAENAU GWENT A SIR FYNWY
DD006	RHYBUDD FFURFIOL O FWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIF DAN ADRAN 19 DEDDF CAFFAEL TIR 1981 YN YMWNEUD Â CHAFFAEL GORFODOL ARFAETHEDIG TIR SY'N FFURFIO RHAN O FAN AGORED A ADWAENIR FEL MYNWENT SEGUR CAPEL GILWERN YNG NGILWERN YM MHARC CENEDLAETHOL BANNAU BRYCHEINIOW A CHYNGOR SIR FYNWY
DD007	RHYBUDD FFURFIOL O FWRIAD I GYHOEDDI TYSTYSGRIF DAN BARAGRAFF 6 ATODLEN 3 AR GYFER CAFFAEL HAWLIAU AR DIR SY'N FFURFIO RHAN O FAN AGORED A ADWAENIR FEL MYNWENT SEGUR SILOAM YNG NGHLYDACH YM MHARC CENEDLAETHOL BANNAU BRYCHEINIOW YNG NGHYNOR SIR FYNWY
DD008	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 1 – Adroddiad yr Asesiad Technegol
DD009	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 2 – Ffigurau
DD010	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 3 – Atodiad Technegol Ffolder 1 Atodiad 1.1-10.2
DD011	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 3 – Atodiad Technegol Ffolder 2 Atodiad 10.3-11.2
DD012	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 3 – Atodiad Technegol Ffolder 3 Atodiad 11.3-11.10
DD013	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 4 – Atodiad Technegol 11.11-11.23
DD014	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 3 – Atodiad 11.24-12.4
DD015	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr Datganiad Amgylchedd 2013 Cyfrol 3 Ffolder 6 Atodiad 13.1-20.1
DD016	Deuoli'r A465 Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr – Datganiad Amgylcheddol SIAA
DD017	Deuoli'r A465 Rhan 2 Hysbysiad Cyhoeddus o gyhoeddi'r Gorchymyn Llinell a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
DD018	Hysbysiad Cyhoeddus ynghylch cyhoeddi'r Gorchymyn Prynu Gorfodol
DD019	Hysbysiad Cyhoeddus yn cyhoeddi'r Datganiad Amgylcheddol a'r SIAA
DD020	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.0 Cyflwyniad i'r Asesiad Amgylcheddol
DD021	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.1 Rhan 1: Y Fenni i Gilwern
DD022	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.2 Rhan 2: Gilwern i Fryn-mawr
DD023	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.3 Rhan 3: Brynmawr i Dredegar
DD024	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.4 Rhan 4: Tredegar i Ddowlais Top
DD025	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.5 Rhan 5: Dowlais Top i Gyffordd yr A470
DD026	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.6 Rhan 6: Cyffordd yr A470 i Westy'r Baverstock
DD027	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.7 Rhan 7: Gwesty'r Baverstock i Hirwaun
DD028	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 1.8 Crynodeb ac Asesiad Cyffredinol o'r Cynllun Arfaethedig

DD029	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.1 – Ansawdd Aer
DD030	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.2 – Treftadaeth Ddiwylliannol
DD031	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.3 – Ecoleg – 1
DD032	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.3 – Ecoleg – 2
DD033	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.3 – Rhan o Gyfrol 2.3B a 2.3C (Mae hwn yn ddogfen amgylcheddol sensitif nas rhoddwyd ar adnau)
DD034	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.4 – Tirwedd a Gweledol
DD035	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.4 – Atodlenni Effaith Weledol
DD036	Deuoli'r Fenni i Hirwaun Datganiad Amgylcheddol 1997 – Cyfrol 2.5 – Sŵn
DD037	Hysbysiad Cyhoeddus – perchenogaeth anhysbys
DD038	Datganiad Esboniadol Amlinellol o'r Gorchymyn Diwygio (Llinell) a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
DD039	Datganiad Esboniadol Amlinellol o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol
DD040	Hysbysiad o Benderfyniad yn ymwneud â'r SIAA a'r Datganiad Amgylcheddol
DD041	Adroddiad Asesu Cynllun Cam 3 yr A465
DD042	Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol
DD043	Hysbysiad o Gyfarfod Cyn-ymchwiliad
DD044	Hysbysiad o Ymchwiliad Cyhoeddus
DD045	Hysbysiad o Arddangosfeydd Cyhoeddus
DD046	Hysbysiad o Fuddiannau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol
DD047	Crynodeb Annhechnegol o Ddatganiad Amgylcheddol 1997
DD048	Prif Gyflwyniadau i'r Ymchwiliad Cyhoeddus
DD049	Gorchymyn Llinell 1999
DD050	Mynegai Datganiad Amgylcheddol 1997
DD051	Penderfyniad yr Ysgrifennydd Gwladol i wneud y Gorchymyn Llinell drafft 199-
DD052	Adroddiad Arolygydd 1998
DD053	Gorchymyn Llinell Drafft 1997
DD054	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl 1997
DD055	Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft 1997
DD056	Atodiad i'r Datganiad Amgylcheddol Chwefror 2004
DD057	Datganiadau ynghylch Atebion Amgen, Rhesymau Hanfodol er Budd Cyhoeddus Tra Phwysig a Mesurau Cydbwysio 2014
DD058	Hysbysiad Cyhoeddus o'r Atodiad i'r Datganiad Amgylcheddol
DD059	Datganiadau ynghylch Atebion Amgen, Rhesymau Hanfodol er Budd Cyhoeddus Tra Phwysig a Mesurau Cydbwysio (SASICOM)
DD060	Hysbysiad o Gynigion Amgen 1 a 2 y Gwrthwynebwy – Ymchwiliad 2014
DD061	Llyfryn Cynigion Amgen 1 a 2 y Gwrthwynebwy
	<b><u>CYFEIRIADAU AT DDOGFENNAU POLISI</u></b>
DD101	Y Rhaglen Lywodraethu
DD102	Cynllun Gofodol Cymru
DD103	Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl
DD104	Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi

DD105	Y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol
DD106	Blaenraglen Cefnffyrdd 2002
DD107	Hwyluso'ch Ffordd!
DD108	Aildrefnu Blaenoriaethau'r Flaenraglen Cefnffyrdd
DD109	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi'i Flaenoriaethu
DD110	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol SEWTA
DD111	Syniadau Blaengar – Strategaeth ar gyfer Blaenau'r Cymoedd
DD112	Cronfeydd Strwythurol Ewrop 2007-2013 – Fframwaith Trafnidiaeth Gynaliadwy
DD113	Strategaeth Amgylcheddol Cymru
DD114	Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid
DD115	Strategaeth Cymru ar Newid yn yr Hinsawdd
DD116	Strategaeth Tirlunio Blaenau'r Cymoedd
DD117	Gyrru Cymru Ymlaen
DD118	Strategaeth Adfywio Blaenau Gwent
DD119	Strategaeth Caffael Cynaliadwy Llywodraeth Cymru
DD120	Polisi Cynllunio Cymru
DD121	Strategaeth Ansawdd Aer
DD122	Canllawiau ar gyfer Asesiad o'r Effaith Ecolegol
DD123	Cronfeydd Strwythurol Ewrop 2007-2013
	<b><u>RHEOLIADAU, RHEOLAU A DEDDFAU</u></b>
DD201	Cyfraith Gyfansoddiadol Cynulliad Cenedlaethol Cymru – Datganoli Cymru
DD202	Deddf Llywodraeth Cymru 2006
DD203	Deddf Priffyrdd 1980
DD204	Deddf Caffael Tir 1981
DD205	Mewnosodiad Teithio Llesol Cymru, wedi ei gynnwys yn DD207
DD206	Deddf Trafnidiaeth Cymru 2006
DD207	Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
DD208	Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994
DD209	Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau (Cymru) 2010
DD210	Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010
DD211	Cyfarwyddeb 92-94 Cyngor yr UE
DD212	Cyfarwyddeb 85-337 Cyngor yr UE
DD213	Cyfarwyddeb 97-11yr UE
DD214	Cyfarwyddeb Cyfranogiad y Cyhoedd 2003-35
DD215	Cyfarwyddeb 2011-92-EU
DD216	Asesiadau o Effeithiau Amgylcheddol Priffyrdd
DD217	Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol) 2007
DD218	Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981
DD219	Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000
DD220	Deddf yr Amgylchedd 1995
DD221	Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru)
DD222	2008-50-EC

DD223	TSRGD2002
DD224	Deddf Cynllunio 1990
DD225	Deddf Henebion a Mannau Archaeolegol 1997
DD226	Rheoliadau Sŵn 1975
DD227	Rheoliadau Insiwleiddio rhag Sŵn 1988
DD228	Deddf Iawndal Tir 1973
DD229	Deddf Rheoli Llygredd 1974
DD230	EC 2002-49-EC
DD231	Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) 2006
DD232	Cyfarwyddeb 92-43 EEC y Gymuned Ewropeaidd
DD233	Deddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949
DD234	Deddf Gwarchod Moch Daear 1992
DD235	Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006

### **LLAWLYFRAU DYLUNIO PEIRIANEGOL**

DD301	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 1 Rhan 1 TD 9/93 Dylunio Cysylltiadau Priffyrdd (yn ymgorffori Diwygiad Rhif 1 dyddiedig Chwefror 2002)
DD302	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 1 Rhan 2 TD 27/05 Croestoriadau ac Uchdwr
DD303	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 2 Rhan 3 TD16/07 – Dyluniad Geometrig Cylchfannau
DD304	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd TD16-07
DD305	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd TD69-07
DD306	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd TA 57-87
DD307	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd TA 90-05.
DD308	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd TA 19-06
DD309	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd HD 33-06
DD310	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 12
DD311	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 13
DD312	HD22-08
DD313	TA46-97
DD314	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 10
DD315	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11
DD316	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 135/10
DD317	Nas defnyddiwyd
DD318	IAN 125-09
DD319	Nas defnyddiwyd
DD320	IAN 170-12
DD321	IAN 174-13
DD322	IAN 175-13
DD323	IAN 116-08
DD326	IAN 130-10
DD327	TA 23-81
DD401	BS 489-12013
DD402	BS 5228 Rhan 1
DD403	BS 5228 Rhan 2
DD404	BS 7385 Rhan 1

DD405	BS 7385 Rhan 2
DD406	BSISO 4866-2010
DD407	BS6472 Rhan 1
DD408	BS 6472 Rhan 2
DD501	Adroddiad Cychwynnol ar Draffig a Gwrthdrawiadau
DD502	Adroddiad ar Arolygon Traffig
DD503	Adroddiad Dilysu'r Model Lleol
DD504	Adroddiad Rhagolygon Traffig
DD505	Adroddiad Asesiad Economaidd
DD506	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth ar y We
DD507	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
DD508	<i>The Importance of Transport in Business Locations Decisions</i>
DD509	Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
DD510	Cynllun Datblygu Lleol Adneuo Sir Fynwy Medi 2011
DD511	Nodyn Technegol ar Waliau Cynnal a Gwrthgloddiau wedi'u Hatgyfnerthu
DD512	Adroddiad Dylunio Geodechnegol Rhagarweiniol
DD513	Archwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd Cam 1 2013
DD514	Ymateb y Dylunwyr i Archwiliad Diogelwch ar y Ffyrdd Cam 1 2013
DD515	Adroddiad Strategaeth Alinio a Chyffyrdd 2013
DD516	Adroddiad ar Wyriadau oddi wrth Safonau
DD517	Adroddiad Manyleb Priffyrdd
DD518	Llawlyfr Systemau Draenio Cynaliadwy
DD519	Canllawiau Atal Llygredd - Gwahanyddion Olew
DD520	Adroddiad Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd
DD521	Darparu Arosfannau Bysiau ar hyd Coridor Rhan 2 yr A465
DD522	Adroddiad Profi Sensitifrwydd
DD523	NAFWC14-204 Cylchlythyr Diwygiedig ar Orchmynion Prynu Gorfodol
DD524	Astudiaeth Traffig Ardal De Cymru
DD525	Adroddiad Arfarniad Technegol 1994
DD526	Adroddiad Asesu'r Cynllun 1994
DD527	Nas defnyddiwyd
DD528	Nas defnyddiwyd
DD529	Ardal Fenter Glynebwy
DD530	Astudiaeth Trafnidiaeth Eddington
DD531	Adroddiad Cwmpasu'r Datganiad Amgylcheddol
DD532	Asesiad o'r Effaith Weledol
DD533	Nodyn Cyfarwyddyd 3 LANDMAP 2010 Cyngor Cefn Gwlad Cymru
DD534	LANDMAP Cyngor Cefn Gwlad Cymru
DD535	Nas defnyddiwyd
DD536	Nas defnyddiwyd
DD537	Astudiaeth Tirwedd Cyngor Sir Fynwy
DD538	Arweiniad Cynllunio Ategol Cymeriad Tirwedd Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog
DD539	Cais Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog i'r Warchodfa Awyr Dywyll Ryngwladol
DD540	LIAN 0111
DD541	Cynllun Datblygu Unedol APCBB 2007
DD542	Cynllun Datblygu Lleol APCBB
DD543	Cynllun Datblygu Unedol Sir Fynwy Mehefin 2006
DD544	Cynllun Rheoli APCBB 2010-2015
DD545	Cynllun Rheoli Drafft Safle Treftadaeth y Byd Blaenafon (2011)
DD546	Map Ardaloedd Tawel 1995
DD547	Adroddiad Terfynol Map Ardaloedd Tawel Cymru 2009
DD548	Map Cymeriad Tirwedd Cyfoeth Naturiol Cymru
DD549	Asesiad o Gymeriad Tirwedd APCBB

DD550	Canllawiau Budd Cymunedol – Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru
DD551	Nas defnyddiwyd
DD552	Cynllun Datblygu Lleol APCBB
DD553	Mapio Ogofâu
DD554	Protocol ar gyfer Gweithredu wrth Ddod o Hyd i Nodweddion Carst
DD555	Adroddiad Geoffisegol 2013
DD556	Argaeledd Porthiant Ystlumod Pedol Lleiaf
DD557	Arweiniad Technegol Defra ar Reoli Ansawdd yr Aer yn Lleol
DD558	Asesiad IAQM o Effeithiau Adeiladu ar Ansawdd Aer
DD559	Canllawiau ar gyfer Asesu Risg Amgylcheddol
DD560	Arweiniad Technegol ar Offer ar gyfer Rheoli Ansawdd yr Aer yn Lleol
DD561	Arweiniad ar Gynllunio ar gyfer Ansawdd Aer (Terfynol 2)
DD562	Nodyn Arweiniad Llorweddol H1 Atodiad F Asiantaeth yr Amgylchedd
DD563	Mapiau Ansawdd Aer Cefndir DEFRA
DD564	Nodyn Rheoli Ansawdd Aer Lleol DEFRA ar Ragamcanu Crynodiadau NO2
DD565	Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 60-96
DD566	Cofrestr Tirweddau
DD567	Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 61-96
DD568	Nas defnyddiwyd
DD569	Cynllun Gweithredu Ynghylch Sŵn i Gymru
DD570	Cynllun Gweithredu Sŵn y Ffyrdd Drafft DEFRA
DD571	Nodyn Cyngor Technegol 11 Llywodraeth Cymru
DD572	Cyfrifiad Sŵn Traffig y Ffyrdd 1988 yr Adran Drafndiaeth
DD573	Canllawiau Sŵn gyda'r Nos Sefydliad Iechyd y Byd 2009
DD574	US DoT FRA HSGTNVIA 2012
DD575	Nodyn Cyngor Technegol 5, Cynllunio a Chadwraeth Natur 2009
DD576	Nas defnyddiwyd
DD577	Nas defnyddiwyd
DD578	Cynllun Rheoli Craidd ACA Safleoedd Ystlumod Wysg
DD579	Cynllun ACA Cwm Clydach 8 Ebrill 2008
DD580	Cynllun Rheoli Craidd Afon Wysg 2008
DD581	Nas defnyddiwyd
DD582	Nas defnyddiwyd
DD583	Adroddiad Ffeithiol ar Ecoleg Rhan 2 yr A465
DD584	Adroddiad Ffeithiol ar Ecoleg Rhan 3 yr A465
DD585	Canllawiau ar gyfer Asesu Effeithiau Ecolegol yn y DU 2006
DD586	Nas defnyddiwyd
DD587	Adroddiad Ffeithiol ar yr Ymchwiliad Tir 1997
DD588	Adroddiad Ffeithiol ar yr Ymchwiliad Tir 2012
DD589	Cod Ymarfer yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd
DD590	Ystlumod a Llygredd Golau
DD591	Papur Cefndir Cyflogaeth Blaenau Gwent (2)
DD592	Adroddiad Terfynol ar Astudiaeth Safleoedd ac Adeiladau Cyflogaeth Blaenau Gwent
DD593	Nodyn Cyngor Technegol 16 2009
DD594	Nodyn Cyngor Technegol 6 2010
DD595	Canllawiau Dosbarthu Tir Amaethyddol y Weinyddiaeth Amaethyddiaeth, Pysgodfeydd a Bwyd 1988

**DOGFENNAU A GYFLWYNWYD I LYFRGELL YR YMCHWILIAD YN YSTOD CYFNOD YR YMCHWILIAD**

<b>DOGFENNAU'R YMCHWILIAD (ID)</b>	
ID1	Nodyn yr Arolygydd o'r Cyfarfod Cyn-ymchwiliad

ID2	Ffolder Gweithdrefnau Statudol
ID3	Cwestiynau gan yr Arolygydd
ID4	Datganiad Agoriadol Cwnsler Llywodraeth Cymru
ID5	Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd i Gymru
ID6	Rhestr gwallau i dystiolaeth Mr Young
ID7	Diweddariad i dystiolaeth Mr Osborn
ID8	Rhestr gwallau i dystiolaeth Mr Young
ID9	Rhestr gwallau i dystiolaeth Miss Betts
ID10	Manylion am yr ymweliad â'r Safle Treftadaeth Ddiwylliannol
ID11	Cynigion amlinellol ar gyfer gorffeniadau strwythurol
ID12	Rhestr gwallau i dystiolaeth Dr Jones
ID13	Mapiau o Ecoleg a Safleoedd â Thirwedd Ddynodedig
ID14	Tystiolaeth ychwanegol Mr Evans - newidiadau i dablau sŵn
ID15	Sŵn traffig y ffyrdd - cymariaethau realistig/atebion i gwestiynau'r Arolygydd
ID16	Lwfans ar gyfer Risg
ID17	Tystiolaeth Treftadaeth Ddiwylliannol
ID18	Ffin Heneb Gofrestredig Lefel Glo Clydach
ID19	Ffin Heneb Gofrestredig Arglawdd Camlas Gilwern
ID20	Ffin Heneb Gofrestredig Gwaith Haearn Clydach a Smart's Bridge
ID21	Ffin Heneb Gofrestredig Bwa Hafod
ID22	Ymateb i wrthwynebiadau CNC ar SoDdGA Bryn-mawr
ID23	Hawliau Tramwy Cyhoeddus ger y cynllun
ID24	Hawliau tramwy cyhoeddus presennol ac arfaethedig yn Saleyard
ID25	Rhestr gwallau i'r SIAA yn ymwneud â chynefin ystlumod
ID26	Rhestr gwallau i dystiolaeth Mr Richard Green
ID27	Fersiwn ddiwygiedig o dystiolaeth Mr Green - WG08/B
ID28	Atebion i gwestiynau'r Arolygydd - porthianna ystlumod a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol
ID29	Mesurau cydbwyso a lliniaru ar gyfer yr ystlum pedol lleiaf
ID30	Croestoriad o Bont Gilwern
ID31	Hysbysiad o Gynigion Amgen
ID32	Cynnig Amgen 4 y Gwrthwynebwyr - llyfryn a ddosbarthwyd
ID33	Cofrestr o 18 o Gefnogwyr
ID34	Map lleoliad o gyfeiriadau'r gwrthwynebwyr
ID35	Llun yn edrych dros yr A465 o erddi cefn Old Trap Road
ID36	Llun o lethr coed presennol y tu ôl i eiddo ar Old Trap Road
ID37	Croestoriad o Landau House i'r A465 - plannu presennol ac arfaethedig
ID38	Llyfryn Archaeoleg Ddiwydiannol Cwm Clydach
ID39	Rhagor o dystiolaeth gan Mr Jack Bland
ID40	Cynnig Amgen 3 y Gwrthwynebwyr - llyfryn a ddosbarthwyd
ID41	Rhagor o gwestiynau gan yr Arolygydd ynghylch cynigion amgen 1a ac 1b
ID42	Ffotogyfosodiad o gynllun cynharach a diwygiedig ar gyfer Pont Droed Blackrock
ID43	Lleoliadau darlleniadau sŵn yng Ngilwern
ID44	Cyfleuster troi ar Old Trap Road
ID45	Cynllun a chroestoriadau hir o fynediad Gilwern
ID46	DMRB-TA 91/05 Darpariaeth ar gyfer Defnyddwyr Heblaw Modurwyr
ID47	Hysbysiad o Gynigion Amgen
ID48	Cynnig Amgen 5 y Gwrthwynebwyr
ID49	Gofynion asesiadau Ansawdd Aer
ID50	Safleoedd a dyddiadau cyfrifiadau traffig
ID51	Ffotogyfosodiadau o bontydd amrywiol
ID52	Canllawiau'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol
ID53	Coflen gynhwysfawr o atebion i gwestiynau amrywiol

ID54	Rhestr Ymrwymadau ddrafft
ID55	Protocol Lliniaru a Chloddio ger SoDdGA Bryn-mawr
ID56	Adroddiad Cynllunio Penderfyniad Dirprwyedig APCBB ynghylch y Navigation Inn
ID57	Cyflwyniad gan y Cynghorydd D L Elias ynghylch Thomas Waste Management
ID58	Gwallau yn llyfryn Cynnig Amgen 4 y Gwrthwynebwy
ID59	Llain 4/10 y Gorchymyn Prynu Gorfodol
ID60	Llain 4/10 y Gorchymyn Prynu Gorfodol wedi ei lleihau
ID61	Adolygiad o gynnig amgen hwyr Cyfeillion y Ddaear Cymru
ID62	Protocol ar gyfer y Rhestr Ymrwymadau ddrafft (CNC/APCBB)
ID63	Rhestr gwallau i'r Datganiad Amgylcheddol Pennod 1 Cadwraeth Natur
ID64	Papur diwygiedig ar fesurau lliniaru a chydbwysu ar gyfer ystlumod pedol lleiaf
ID65	Rhestr gwallau i'r SIAA
ID66	Crynodeb o Blanhigion Lliniaru i Ystlumod
ID67	Cynlluniau cyfeirnodau tir
ID68	Cyflwyniad Cyfreithiol gan Lywodraeth Cymru - Ymgwymerwyr Statudol/yr Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd
ID69	Croestoriad o Gamlas Mynwy ac Aberhonddu
ID70	Rhaglen Ymweliadau Safle
ID71	Rhestr o'r holl Addasiadau
ID72	Achos ar gyfer rhwystr sŵn yn Hayman's Cottage
ID73	Adolygiad o'r Arosfannau Bysiau
ID74	Croestoriad o'r gamlas ar raddfa fawr
ID75	Datganiad Cloi gan Lywodraeth Cymru



### **ATODIAD C – ADDASIADAU A GEISIWYD GAN LYWODRAETH CYMRU**

Rhoddir manylion llawn am yr holl addasiadau a gynigir gan Lywodraeth Cymru yn ID71. Pan fo'r Addasiadau'n cynnig 'cynnydd' i'r arwynebedd i'w gaffael, neu 'dir newydd', o gymharu â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol Drafft, rwyf wedi nodi cytundeb y perchennog i'r addasiad ar ddiwedd yr Ymchwiliad fel \*.

#### ***Addasiad A – Gorchymyn Diwygio, Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol***

Roedd nifer o fân wallau teipograffyddol neu hepgoriadau yn ymddangos yn y Gorchymynion drafft. Dylid addasu'r Gorchymynion i gywiro'r rhain.

#### ***Addasiad B – Gorchymyn Prynu Gorfodol***

Lleihau llain 5/18e a 54,755 metr sgwâr i 52,477 metr sgwâr.

#### ***Addasiad C – Gorchymyn Prynu Gorfodol \****

Tynnu llain 2/15 a'i hamnewid am leiniau 2/15n, 2/15o a 2/15p. Byddai gan lain 2/15o drwydded hanfodol.

Lleihau maint llain 2/15a 651 metr sgwâr ar gais y perchennog.

Tynnu llain 1/12j a'i hamnewid am leiniau 1/12L ac 1/12m. At ei gilydd, byddai'r arwynebedd yr un fath.

#### ***Addasiad D – Gorchymyn Prynu Gorfodol***

Lleihau llain 3/26 o 954 metr sgwâr i 108 metr sgwâr. Cyflwyno hawddfrait dros 426 metr sgwâr o lain 3/26, y cyfeirir ato fel llain 3/26a.

#### ***Addasiad E – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol***

Tynnu llain 1/13.

Tynnu lleiniau 1/11, 1/11a, 1/11b a'u hamnewid am leiniau 1/11h, 1/11i, 1/11j, 1/11k, ac 1/19 gan gymryd llai o dir, yn gyffredinol.

Tynnu llain 1/11d a'i hamnewid am leiniau 1/11g, 1/11k gan gymryd llai o dir, yn gyffredinol. Byddai llain 1/11k yn cynnwys 205 metr sgwâr o dir ym meddiant Mint Blue Properties Ltd, yr oedd Llywodraeth Cymru wedi bwriadu trafod trwydded â nhw yn wreiddiol; fodd bynnag, nawr maent yn bwriadu caffael yr hawl drosto.

Diwygio maint priffordd wedi ei gwella'r ffordd adliniedig yn arwain o gyffordd newydd Bryn-mawr i ffordd bresennol Old Abergavenny Road a ddangosir ar Gynllun Safle 1.

**Addasiad F – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a’r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Tynnu lleiniau teitl 1/2c, 1/2d, 1/2pp a’u hamnewid am leiniau 1/2tt, 1/2uu, 1/2vv, 1/2ww.

Tynnu lleiniau 1/4c ac 1/4d a’u hamnewid am leiniau 1/4f, 1/4g, 1/20 ac 1/20a.

Byddai arwynebedd llain 1/2v yn lleihau o 49 metr sgwâr i 37 metr sgwâr.

Creu “pen morthwyl” troi yn lle’r gylchfan a ddangosir ar Gynllun Safle 1/A y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl trwy ddiwygio priffordd newydd 1/1B a ddangosir ar Fewnosodiad A Cynllun Safle 1/A.

**Addasiad G – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a’r Gorchymyn Prynu Gorfodol\***

Cywiro lleoliad cau mynedfa breifat 5/6 a ddangosir ar Fewnosodiad C Cynllun Safle 5.

Creu mynedfa breifat newydd 5/6a, fel y dangosir ar Fewnosodiad D Cynllun Safle 5.

Tynnu lleiniau 5/12a, 5/2b a 5/2d a’u hamnewid am leiniau 5/2k, 5/12b a 5/2L.

Byddai arwynebedd cyffredinol y tir a gymerir yn lleihau.

**Addasiad H – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a’r Gorchymyn Prynu Gorfodol\***

Lleihau maint cau mynedfa breifat 4/3 a ddangosir ar Fewnosodiad C Cynllun Safle 4 o 102 metr i 5 metr, creu mynedfa breifat newydd 4/3a i’w chynnwys yn Atodlen 4 a’i dangos ar Gynllun Safle 4 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Cyflwyno lleiniau newydd 4/9b sy’n 9 metr sgwâr, a 4/1j sy’n 7 metr sgwâr, ar gyfer trwydded i ddarparu mynedfa breifat. (Er y byddai llain 4/1j yn aros fel y teitl yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol, y bwriad yw trafod trwydded yn unig. Byddai llain 4/1j yn aros ym meddiant y tiffeddiannwr oni bai bod y trafodaethau ar gyfer y drwydded yn methu.)

**Addasiad I – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a’r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Tynnu llain 3/17 a’i hamnewid am leiniau 3/17d, 3/17e a 3/17f. Gyda’i gilydd, byddai’r lleiniau hyn yn cwmpasu’r un arwynebedd tir â llain 3/17, ond darperir hawliau mynediad trwy lain 3/17e.

Darparu mynedfa breifat newydd 3/2b i’w chynnwys yn Atodlen 3 a’i dangos ar Gynllun Safle 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

**Addasiad J – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a’r Gorchymyn Prynu Gorfodol\***

Creu llwybr ceffyl newydd yn cysylltu pen gorllewinol Cilffordd Gyfyngedig 52/94 â Main Road, yn lle cysylltu Cilffordd Gyfyngedig 52/94 â 52/64; cau Llwybr Troed 52/35, Llwybr Troed 52/64 a Llwybr troed anawdurdodedig; gwella Llwybr Troed 52/63 a Chilffordd Gyfyngedig 52/94; a chynnwys pob un ohonynt yn Atodlen 3 a’u dangos ar Gynllun Safle 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

Ail-rifo llain 3/7a fel llain 3/29c. Ail-rifo llain 3/7b fel llain 3/29d, sy’n dod yn llain hawliau. Ychwanegu lleiniau newydd 3/29, 3/29a a 3/29b. Mae’r ychwanegiadau i’r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cyfrif am 1,460 metr sgwâr o dir.

**Addasiad K – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl**

Cael gwared â chau rhan o Lwybr Troed 52/34 dros dro a chau'r un rhan o'r llwybr yn barhaol. Cael gwared â'r gwelliant i Lwybr Troed 52/34 a chreu priffordd newydd, wedi ei dynodi'n llwybr ceffyl ar yr hyd a ddangosir ar Fewnosodiad A Cynllun Safle 4. Byddai priffordd newydd 4/C yn cael ei chreu fel llwybr ceffyl.

**Addasiad L – Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Lleihau maint llain 5/7 o 886 metr sgwâr i 519 metr sgwâr.

**Addasiad M – Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Rhannu llain 2/21 yn lleiniau 2/21d, 2/21e a 2/21f. Mae'r arwynebedd cyffredinol yn aros yr un fath â llain 2/21, er mai'r bwriad fyddai trafod ar gyfer trwydded yn unig i gyflawni gwaith hanfodol ar lain 2/21f. (Y tirlfeddiannwr fyddai'r perchennog o hyd, oni bai bod y trafodaethau ar gyfer y drwydded yn methu).

**Addasiad N – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Ehangu'r fynedfa sydd wedi ei labelu 2/11a fel y dangosir ar Fewnosodiad D Cynllun Safle 2.

Cynyddu maint llain 2/1r a lleihau maint llain 2/1q yn unol â hynny. Mae'r arwynebedd cyffredinol yn aros fel y mae.

**Addasiad O – nas defnyddiwyd**

**Addasiad P – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Cau'r fynedfa breifat â'r cyfeirnod 3/3 fel y dangosir ar y mewnosodiad newydd ar gyfer Cynllun Safle 3. Darparu mynedfa breifat newydd o Dan y Coed â'r cyfeirnod 3/31 ar Gynllun Safle 3

Tynnu llain teitl 3/11 a llain hawddfrait 3/11a a'u hamnewid am lain teitl 3/11b, llain teitl 3/11c a llain hawddfrait 3/11d. Byddai'r arwynebedd cyffredinol yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn lleihau.

**Addasiad Q – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl**

Dangos aliniad gwahanol ar gyfer priffordd newydd 2/D ym Mewnosodiad B Cynllun Safle 2, a chynnwys cau mynedfa breifat 2/10 yn Atodlen 2 ac ar brif gynllun Cynllun Safle 2.

**Addasiad R – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl**

Dangos aliniad gwahanol ar gyfer priffordd newydd 3/B ym Mewnosodiad C Cynllun Safle 3.

**Sylwer:** Nid yw'r Arolygydd yn argymhell yr Addasiad hwn oherwydd Addasiad X isod.

**Addasiad S – Gorchymyn Prynu Gorfodol\***

Ychwanegu'r disgrifiad o'r hawliau mynediad yn lleiniau 1/9e ac 1/9f.

**Addasiad T – Gorchymyn Prynu Gorfodol\***

Tynnu lleiniau 5/17c, 5/17e, 5/17f, 5/17g, 5/17h a'u hamnewid am leiniau 5/17k, 5/17L, 5/17m, 5/17p a 5/17q. Cynnwys llain newydd 5/17n. At ei gilydd, byddai arwynebedd y tir yn lleihau.

**Addasiad U – Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol**

Ychwanegu priffordd newydd 4/F a gwelliannau i Brunant Road i'r gorllewin ac Old Trap Road i'r dwyrain – i'w hychwanegu at Atodlen 4 a Chynllun Safle 4 ar ffurf mewnosodiad.

Tynnu llain teitl 4/6i a'i hamnewid am leiniau teitl 4/6L, 4/6m a 4/6n.

Tynnu llain teitl 5/3 a'i hamnewid am leiniau teitl 5/3a a 5/3b.

Byddai arwynebedd cyffredinol y tir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn aros fel y mae.

---

**ATODIAD Ch – ADDASIADAU I'R GORCHMYNION A ARGYMHELLIR GAN YR AROLYGYDD**

**Addasiad V**

Cynllun Safle 1/A a Thudalen 2 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Ailsefydlu hawl marchogion ar draws yr A465 ar Intermediate Road trwy gynnwys y cyfryw hawl ar Briffordd Newydd 1/C yn Atodlen 1 ac ar Gynllun Safle 1A. Dylai'r llwybr cefyl gysylltu â Phriffordd Newydd 1/B ar Gynllun Safle 1A, fel y'i haddasir dan Addasiad F uchod.

Os na chaiff Addasiad F ei gadarnhau, dylai Addasiad V fynd rhagddo o hyd ar sail y cynigion gwreiddiol ar gyfer cylch troi (yn hytrach na phen morthwyl) ar Intermediate Road.

**Addasiad W**

Tudalen 23 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

O ganlyniad i gau'r llwybr troed a'r bont droed a ddisgrifir ar dudalen 23 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl fel: "pont droed ddigyfeirnod y gefnffordd (A465) i'r gogledd o Pentwyn Bungalow", creu Priffordd Newydd (llwybr troed) ar ochr ogleddol yr A465, yn unol â mabwysiadu Cynnig Amgen 2a. Ychwanegu Cyfeirnod Priffordd Newydd at Atodlen 5 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl i adlewyrchu Cynnig Amgen 2a, yn ogystal â Phriffordd Newydd 5/B a dangos y Cynnig Amgen ar Fewnosodiad C Cynllun Safle 5.

**Addasiad X**

Cynllun Safle 3 a Thudalen 18 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Yn lle Addasiad R a gynigir uchod, diwygio Mewnosodiad C ar Gynllun Safle 3 yn adlewyrchu cael gwared â'r rhan grom o ramp mynediad deheuol Pont Droed Dan y

Coed (yn unol â Chasgliadau'r adroddiad hwn) a'i hamnewid am fynediad at y bont droed a fyddai'n gyflin â'r lôn gerbydau i'r gorllewin o'r bont. Byddai'r llwybr troed mynediad hwn yn cysylltu â Llwybr Troed 52/20 ar Gynllun Safle 3. Diwygio Atodlen 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl trwy ddileu Priffordd Newydd 3/B a'i hamnewid am gyfeirnod Priffordd Newydd i adlewyrchu'r Addasiad hwn.

---